GAZZETTA UFFICIALE

PARTE PRIMA **DEL REGNO D'ITALIA**

Anno LXIV — **Roma — Venerdì, 31 agosto 1923** — **Numero 205**

Abbonamenti.

		Anno	Sem.	Trim.
In Roma, sia presso l'Amministrazione che a domicilio ed in tutto il Regno Parte I e II	L.	100	60	40
All'estero (Paesi dell'Unione postale) . . .	»	200	120	70
In Roma, sia presso l'Amministrazione che a domicilio ed in tutto il Regno (sola Parte I)	»	70	40	25
All'estero (Paesi dell'Unione postale) . . .	»	120	80	50

Un numero separato fino a 32 pagine *cent. 60* — Arretrato *cent. 80*; all'estero *L. 1.20* — Se il giornale si compone di oltre 32 pagine aumenta di *cent. 60* ogni 32 pagine o frazioni. — Ogni foglio delle inserzioni, di 4 pagine, *cent. 30* Arretrato *cent. 40*.

Inserzioni.

Annunzi giudiziari . . . . L. 2.00 } per ogni linea di colonna o
Altri avvisi . . . . » 3.00 } spazio di linea.

Le pagine destinate per le inserzioni, agli effetti del computo delle linee e degli spazi di linea, si considerano sempre divise in due colonne verticali.

Gli originali degli avvisi debbono essere redatti su *carta da bollo da Lire DUE* ed accompagnati da un *deposito preventivo in ragione di Lire CENTOVENTI (L. 120) per ogni pagina di manoscritto.*

Gli abbonamenti si prendono presso l'Amministrazione e gli Uffici postali a decorrere dal 1° d'ogni mese. — Le richieste per le inserzioni debbono essere dirette esclusivamente alla **Amministrazione della Gazzetta Ufficiale** ***presso il Provveditorato Generale dello Stato - Ministero delle Finanze*** *(Tel. 91-86). — All'importo di ciascun vaglia postale ordinario e telegrafico si aggiunga sempre la tassa di bollo di centesimi cinque o dieci*

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA E DEGLI AFFARI DI CULTO — UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI

SOMMARIO

LEGGI E DECRETI

REGIO DECRETO-LEGGE 12 luglio 1923, n. 1816.
Esecuzione piena ed intera all'accordo firmato a Roma il 29 marzo 1923, per la riorganizzazione amministrativa e tecnica della rete della Compagnia delle Ferrovie Meridionali, fra la Repubblica d'Austria, il Regno d'Ungheria, il Regno d'Italia, il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni e la Compagnia delle Ferrovie Meridionali (Südbahn) e alla convenzione firmata il 29 marzo 1923 a Roma, per il Regolamento del transito e delle comunicazioni sulla rete della Compagnia delle Ferrovie Danubio-Sava-Adriatico (già Compagnia delle Ferrovie Meridionali) . . Pag. 5897

REGIO DECRETO 10 agosto 1923 n. 1824.
Proroga, fino al 31 dicembre 1923, delle disposizioni del Regio decreto 28 gennaio 1923, n. 153, che autorizza la revisione delle assunzioni, delle sistemazioni e dei passaggi del personale di ruolo ed avventizio delle amministrazioni dello Stato, verificatesi dopo il 24 maggio 1915 . . . . Pag. 5920

DECRETO MINISTERIALE 24 agosto 1923.
Divieto alla Società di assicurazione « Idra » di proseguire le operazioni nel Regno . . . . Pag. 5920

DISPOSIZIONI E COMUNICATI

Ministero delle Finanze: Rettifica d'intestazione . . . Pag. 5920

Ministero per l'economia nazionale: Corso medio dei cambi e media dei consolidati negoziati a contanti . . . Pag. 5920

LEGGI E DECRETI

REGIO DECRETO-LEGGE 12 luglio 1923, n. 1816.

Esecuzione piena ed intera all'accordo firmato a Roma il 29 marzo 1923, per la riorganizzazione amministrativa e tecnica della rete della Compagnia delle Ferrovie Meridionali, fra la Repubblica d'Austria, il Regno d'Ungheria, il Regno d'Italia, il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni e la Compagnia delle Ferrovie Meridionali (Südbahn) e alla convenzione firmata il 29 marzo 1923 a Roma, per il regolamento del transito e delle comunicazioni sulla rete della Compagnia delle Ferrovie Danubio-Sava-Adriatico (già Compagnia delle Ferrovie Meridionali).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro degli esteri e Ministro dell'interno e del Ministro delle finanze, di concerto coi Ministri della giustizia e degli affari di culto e dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Piena ed intera esecuzione è data:

1° All'accordo per la riorganizzazione amministrativa e tecnica della rete della Compagnia delle Ferrovie Meridionali, sedente a Vienna, conchiuso a Roma il 29 marzo 1923 fra il Regno d'Italia, la Repubblica d'Austria, il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, il Regno d'Ungheria e la Compagnia delle Ferrovie Meridionali con l'intervento del Comitato rappresentante i portatori di obbligazioni emesse dalla detta Compagnia;

2° Alla convenzione per il regolamento del transito e delle comunicazioni sulla rete della Compagnia delle Ferrovie Danubio-Sava-Adriatico (antica Compagnia delle Ferrovie Meridionali) conchiusa egualmente a Roma il 29 marzo 1923.

Art. 2.

Il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello delle finanze, è autorizzato ad assumere l'esercizio della rete della Compagnia delle Ferrovie Danubio-Sava-Adriatico (antica Compagnia delle Ferrovie Meridionali) compresa nei confini del Regno, alle condizioni previste dall'accordo indicato all'art. 1, come pure a conchiudere ogni convenzione speciale dallo stesso prevista, la quale non rechi nuovi oneri finanziari a carico dello Stato, ed è pure autorizzato a dichiarare che viene fatto uso del diritto di pagare un canone fisso agli effetti dell'art. 29 di detto accordo.

Art. 3.

Con decreto del Ministro delle finanze saranno introdotte nello stato di previsione dell'entrata ed in quello della spesa del Ministero delle finanze le variazioni occorrenti in dipendenza degli accordi di cui al presente decreto stipulati a Roma il 29 marzo 1923.

Art. 4.

Ai Ministri dei lavori pubblici, delle finanze e degli affari esteri, è data facoltà di introdurre, prima dello scambio delle ratifiche, nell'accordo e nella convenzione descritti all'articolo 1 le modificazioni che risultassero necessarie ed

idonee per garantire il raggiungimento dello scopo a cui tendono l'accordo e la convenzione in parola, senza alterarne il contenuto sostanziale e senza recare nuovi oneri al bilancio.

Art. 5.

Il presente decreto andrà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge. Gli accordi stessi entreranno in vigore dopo lo scambio delle ratifiche.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 luglio 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — A. DE' STEFANI — OVIGLIO — CARNAZZA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.
Registrato alla Corte dei conti, con riserva, addì 25 agosto 1923. Atti del Governo, registro 215, foglio 202. — GISCI.

ACCORDO

per la riorganizzazione amministrativa e tecnica della rete della Compagnia delle Ferrovie Meridionali, fra la Repubblica d'Austria, il Regno d'Ungheria, il Regno d'Italia, il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni e la Compagnia delle Ferrovie Meridionali (Südbahn), con l'intervento del Comitato che rappresenta i portatori di obbligazioni emesse dalla detta Compagnia.

(Roma, 29 marzo 1923).

Permesso che giusta l'art. 320 del trattato di pace di San Germano e giusta l'art. 304 del trattato di pace di Trianon, la riorganizzazione amministrativa e tecnica della rete della Compagnia delle Ferrovie Meridionali deve compiersi a seguito di un accordo fra la Compagnia e gli Stati attraversati dalla rete della Compagnia stessa;

che il lodo degli arbitri, ai quali in conformità dei detti articoli di questi trattati di pace, dovrebbero essere devolute le controversie, nei cui riguardi non dovesse essere possibile un accordo potrà essere richiesto anche dal Comitato che rappresenta i portatori di obbligazioni;

che con la convenzione dell'11 febbraio 1921, conchiusa fra gli interessati, ed approvata dall'assemblea generale della Compagnia al 7 luglio 1921, è stato concordato un regime provvisorio;

Il Presidente Federale della Repubblica d'Austria,
S. A. S. il Governatore del Regno d'Ungheria,
S. M. il Re d'Italia,
S. M. il Re dei Serbi, Croati e Sloveni,
nonchè la Compagnia delle Ferrovie Meridionali,
e il Comitato che rappresenta i portatori di obbligazioni,
hanno nominato quali rappresentanti muniti di pieni poteri:

Il Presidente Federale della Repubblica d'Austria: il signor dott. Ottone Müller Martini, capo sezione al Ministero Federale delle comunicazioni, il signor dott. Carlo Pollàk, capo sezione al Ministero Federale delle finanze;

S. A. S. il Governatore del Regno d'Ungheria: S. E. Giovanni Teleszky, già Ministro delle finanze;

S. M. il Re d'Italia: S. E. il marchese Guglielmo Imperiali di Francavilla, senatore del Regno, ambasciatore onorario;

S. M. il Re dei Serbi, Croati e Sloveni: il signor ing. Ranislav M. Avramovitch, Sottosegretario di Stato al Ministero delle comunicazioni;

la Compagnia delle Ferrovie Meridionali: il signor dott. Augusto Weeber, Presidente del Consiglio di amministrazione della Compagnia, il signor dott. Gustavo Fall, Presidente della direzione generale e membro del Consiglio di amministrazione della Compagnia;

il Comitato che rappresenta i portatori di obbligazioni: il signor Gabriele de Vellefrey, Presidente dell'Associazione Nazionale dei portatori francesi di valori mobiliari, il signor Gustavo Rendu, vice presidente dell'Associazione Nazionale dei portatori francesi di valori mobiliari;

i quali, dopo avere comunicato i loro pieni poteri, riconosciuti in buona e debita forma, hanno concordato quanto segue:

Art. 1.

La Compagnia delle Ferrovie Meridionali (Südbahn Gesellschaft), la quale d'ora in poi sarà chiamata per abbreviazione la « Compagnia », continua a sussistere sulla base degli Statuti e degli atti di concessione, con le modificazioni che risultano dal presente accordo.

Art. 2.

1. Gli Stati interessati confermano i diritti accordati alla Compagnia dalle autorità competenti prima del 1° novembre 1918, in quanto questi diritti non sieno in contraddizione con le disposizioni del presente accordo.

2. Nessuno degli Stati interessati potrà esercitare il diritto di riscatto finchè sarà in vigore il presente accordo.

Art. 3.

Al momento della devoluzione prevista dagli atti di concessione, gli Stati assumeranno le reti site sul loro territorio nello stato nel quale esse si troveranno in quel momento, senza poter sollevare per tale ragione, alcuna pretesa contro la Compagnia.

Art. 4.

1. La Compagnia avrà la denominazione « Compagnie des Chemins de fer Danube-Save-Adriatique (ancienne Compagnie des Chemins de fer du Sud) »:

in lingua tedesca: « Donau-Save-Adria Eisenbahn-Gesellschaft (vormals Südbahn-Gesellschaft) »;

in lingua ungherese: « Duna-Szava-Adria vasuttàrsasàg (azelött Déli vaspàlya tàrsasàg) »;

in lingua italiana: « Compagnia delle Ferrovie Danubio-Sava-Adriatico (già Compagnia delle Ferrovie Meridionali) »;

in lingua serbo, croata e slovena: « Drustvo zeleznica Dunav-Sava-Jadransko more (Predje: Drustvo Juznih zeleznica) ».

2. Questa ragione sociale sarà registrata legalmente.

3. La sede della Compagnia è a Vienna. La Compagnia avrà in ciascuno degli Stati contraenti, eccezion fatta per il territorio dello Stato nel quale essa ha la propria sede, una succursale (rappresentanza), che pure sarà registrata legalmente.

4. Con riguardo al modo come è composto il Consiglio di amministrazione, i Governi degli Stati contraenti non nomineranno dei Commissari.

5. Per assicurare la validità e l'esecuzione delle deliberazioni prese dall'assemblea generale degli azionisti, non è necessaria una approvazione dello Stato.

6. Le disposizioni delle leggi e delle altre norme degli Stati contraenti non saranno applicate alla Compagnia in quanto esse siano in contraddizione con il presente accordo e particolarmente con il carattere speciale che questo accordo le conferisce. In caso di controversie soltanto il Tribunale arbitrale previsto all'art. 50 deciderà se sia ammissibile l'applicazione di tali leggi e norme.

7. Gli Stati contraenti non potranno prendere alcuna disposizione o misura nei riguardi della Compagnia o dei suoi beni, contro la sua volontà, adducendo ch'essa dovrebbe essere considerata quale una Compagnia o quale una società estera, con riguardo alla nazionalità degli azionisti ovvero dei creditori, alla sua sede ed al luogo dove la Compagnia è registrata, o con riguardo al luogo dove si trovano i suoi stabilimenti e le sue reti.

La Compagnia ed i suoi beni non saranno soggetti ad alcuna disposizione o misura che potesse pregiudicarne i suoi diritti e dalle quali sarebbero soggette le compagnie, le società o le persone appartenenti allo Stato in questione, ma alle quali non sarebbero soggette una compagnia, una società od una persona straniera.

Alla Compagnia ed ai suoi beni saranno sempre applicate le disposizioni, le leggi, le ordinanze, ed i regolamenti che sarebbero da applicarsi ai cittadini stranieri appartenenti alla nazione più favorita, giusta i trattati e le disposizioni in vigore, o che di fatto risultassero applicati.

Queste disposizioni non pregiudicano in alcun modo le disposizioni contenute agli art. 48 e 49.

Art. 5.

1. La Compagnia sarà rappresentata ed amministrata, senza pregiudizio delle attribuzioni dell'assemblea generale degli azionisti da un Consiglio di amministrazione composto di 29 membri, e cioè:

a) da 8 membri eletti dall'assemblea generale, ma su presentazione degli Stati attraversati dalle reti della Compagnia, e precisamente: 2 su presentazione del Governo della Repubblica d'Austria, 2 su presentazione del Governo del Regno d'Ungheria, 2 su presentazione del Governo del Regno d'Italia, 2 su presentazione del Governo del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni:

b) da 4 membri eletti dall'asssemblea generale su presentazione dell'associazione nazionale dei portatori francesi di valori mobiliari. Se dovessero essere costituite altre analoghe associazioni di portatori di obbligazioni, e ciascuna di esse separatamente o parecchie insieme dovessero rappresentare gli interessi di portatori di almeno una quarta parte delle obbligazioni emesse dalla Compagnia, il diritto di presentazione per questi 4 membri apparterrà proporzionalmente all'associazione nazionale su menzionata ed a queste altre associazioni;

c) da 17 altri membri eletti liberamente dall'assemblea generale degli azionisti, senza distinzione di nazionalità o di residenza.

2. I membri del Consiglio di amministrazione, eletti su presentazione, non saranno obbligati a possedere o a depositare azioni.

3. I mandati dei membri del Consiglio di amministrazione dureranno fino alla data dell'Assemblea generale ordinaria che si riunirà nel terzo anno a partire dal giorno della loro elezione.

Se la presentazione di un membro del Consiglio di amministrazione prevista nell'alinea 1-*a*) dovesse essere revocata dal relativo Governo durante il periodo del mandato, il mandato di questo membro cesserà nel momento in cui la revoca sarà partecipata alla Compagnia. Il Governo in questione presenterà in questo caso un altro membro, che dalla Compagnia sarà eletto o cooptato nel Consiglio di amministrazione immediatamente, e che durante il rimanente periodo del mandato sostituirà il membro il cui mandato sarà cessato.

4. Il mandato degli attuali membri del Consiglio di amministrazione, i quali fanno parte del Consiglio di amministrazione sulla base di una presentazione, è prorogato fino alla prima assemblea generale che avrà luogo dopo che il presente accordo sarà entrato in vigore.

Art. 6.

1. Quando si tratti di prendere una decisione relativa sia ad una delle questioni indicate all'art. 15 *d-g* degli Statuti, sia a delle questioni straordinarie d'importanza speciale, non potrà essere presa alcuna decisione valida se 5 membri almeno, di quelli designati al punto *a*) dell'art. 5, o 9 membri almeno, di quelli indicati ai punti *b*) e *c*), votano contro la proposta. Le questioni sopra indicate non possono essere poste all'ordine del giorno dell'assemblea generale che dal Consiglio di amministrazione.

2. Se i membri del Consiglio di amministrazione, eletti su presentazione di uno Stato, non hanno il diritto di prendere parte alla votazione, in virtù delle disposizioni dell'art. 7, non si potrà prendere una decisione valida nei riguardi delle questioni menzionate all'alinea 1, quando almeno 4 dei membri indicati al punto *a*) dell'art. 5, dieno voto contrario. Altrettanto vale per il caso che i membri su presentazione di due Stati non abbiano diritto di voto.

3. Una decisione relativa a tutte le altre questioni non toccate dall'alinea precedente sarà presa a maggioranza assoluta. Fra tali questioni va espressamente menzionata quella delle spese di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti della rete che non sono esercitate dallo Stato, come pure quella delle spese che sembrano indispensabili per la conservazione del traffico internazionale.

Art. 7.

Se il Consiglio di amministrazione deve prendere delle decisioni nei riguardi di transazioni o di controversie della Compagnia con uno o più Stati territorialmente interessati, ovvero con i portatori delle obbligazioni, i membri del consiglio, eletti su presentazione di uno o di più Stati in questione o d'una o più associazioni di portatori di obbligazioni, non saranno autorizzati a prendere parte alla votazione. Tuttavia i membri che in questo caso non prenderanno parte alla votazione, potranno partecipare alla discussione, senza alcun pregiudizio per i diritti degli Stati o degli obbligazionisti da essi rappresentati.

Art. 8.

1. Le scritturazioni relative agli esercizi 1919 fino al 1922 compreso, devono essere fatte dalle amministrazioni delle reti, in modo da poter stabilire alla fine delle operazioni di liquidazione (art. 25) un bilancio generale di liquidazione, che metta in evidenza particolarmente la situazione della cassa, di materiale e degli approvvigionamenti. Non sarà necessario di redigere dei bilanci, conti profitti e perdite o conti di esercizio annuali per il detto periodo.

2. La Compagnia farà per il 1° gennaio 1923 un bilancio di apertura, sulla base della situazione risultante dal presente accordo.

3. Questo bilancio sarà redatto secondo i principii che saranno adottati dal Consiglio di amministrazione e servirà di base per la contabilità futura.

4. In dipendenza dell'applicazione delle disposizioni del presente articolo non si potrà esigere alcuna imposta o sovra imposta, alcuna tassa, alcuna contribuzione per prestiti forzosi, nè alcun altro versamento di egual natura.

5. Le leggi concernenti la perdita di una parte del capitale sociale, in vigore nei differenti Stati, non saranno applicabili alla Compagnia. L'assemblea generale deciderà, ove occorresse, una riduzione del capitale sociale.

Art. 9.

Gli statuti potranno essere validamente modificati nell'ambito delle leggi che si applicano alla Compagnia, mediante una deliberazione valida dell'assemblea generale, in quanto le modificazioni relative non sieno in contraddizione con il presente accordo. Ogni modificazione dovrà essere trascritta nel registro del commercio.

Art. 10.

1. La Compagnia si obbliga a cedere ad ognuno degli Stati interessati, che ne farà domanda, l'esercizio delle linee sociali che traversano il territorio del relativo Stato, per la durata del presente accordo.

2. E' convenuto che fra queste linee sono comprese anche le ferrovie, per le quali, mediante atti speciali di concessione, è stata accordata alla Compagnia una concessione e precisamente:

da Liesing a Kaltenleutgeben;

da Mödling a Hinterbrühl; e

da Spielfeld a Radkersburg, e che a quelle ferrovie le disposizioni del presente accordo si applicano.

3. Le linee, e cioè tutto l'insieme delle strade ferrate con le loro pertinenze nonchè il materiale rotabile, rimarranno proprietà della Compagnia.

4. La cessione deve seguire alla fine del mese che seguirà la notifica della dichiarazione, con cui lo Stato in questione domanda la cessione dell'esercizio della rete della Compagnia sita sul suo territorio.

5. Lo Stato che ne farà domanda, dovrà esercitare l'intera rete del suo territorio a mezzo della sua amministrazione ferroviaria assumendo le spese ed i rischi di esercizio.

6. La cessione dell'esercizio a Società private, a persone giuridiche, od a privati, non potrà effettuarsi che col consenso della Compagnia, senza pregiudizio di tutti gli impegni assunti verso i portatori di obbligazioni. Questo consenso non potrà essere negato quando sussista la piena garanzia che l'esecuzione del presente accordo non soffrirà alcun pregiudizio in caso di una simile cessione.

Art. 11.

1. Tutti i diritti e tutti gli impegni della Compagnia, in relazione con l'esercizio della rete, saranno trasferiti allo Stato esercente, a cominciare dal principio dell'esercizio, in quanto negli articoli seguenti non sieno contenute altre disposizioni.

2. Gli Stati saranno egualmente surrogati alla Compagnia nei contratti di appalto e di esercizio conchiusi da questa con altre amministrazioni ferroviarie.

Art. 12.

1. Se uno o più Stati dichiarassero di voler esercitare direttamente le linee che traversano il loro territorio, la Compagnia sarà obbligata a consegnare queste linee con i loro accessori e le loro dipendenze, compresi gli approvvigionamenti nello stato in cui si troveranno al momento della cessione dell'esercizio e con la parte di materiale rotabile, di trasporto e di trazione e del materiale di ricambio modelli e disegni, corrispondente allo stato di possesso al 1° giugno 1922.

2. Questa parte è rappresentata per i diversi Stati dalle percentuali seguenti:

Repubblica d'Austria, 33,8 % (trentatrè e otto decimi %);

Regno d'Ungheria, 16.5 % (sedici e cinque decimi %);

Regno d'Italia, 24,3 % (ventiquattro e tre decimi %);

Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, 25,1 % (venticinque ed un decimo %);

Riservato, 0,3 % (tre decimi %).

3. Una commissione tecnica, composta di esperti delle Amministrazioni ferroviarie di ciascuno degli Stati e di esperti della Compagnia, sarà convocata entro un mese dall'entrata in vigore del presente accordo per la ripartizione effettiva del materiale rotabile, dei pezzi di ricambio, dei modelli e dei disegni, secondo i principii generali contenuti nell'allegato 1, che forma parte integrante del presente accordo. Questa ripartizione dovrà essere fatta in tutti i casi, e cioè sia che lo Stato faccia sia che esso non faccia uso del suo diritto di assumere l'esercizio della rete della Compagnia.

4. Il materiale rotabile della Compagnia, ripartito fra le reti interessate, oltre alla sigla ed alla numerazione proprie dello Stato esercente, dovrà portare anche la sigla speciale della Compagnia, comune ai quattro Stati.

5. Nel caso in cui uno degli Stati facesse uso del diritto di esercizio, la sigla da applicare sarà la seguente:

per la Repubblica d'Austria: « B.B. Oesterreich (Sud) »; per il Regno d'Ungheria: « Av. Hungaria (Sud) » dopo avvenuta la ripartizione definitiva del materiale rotabile delle Ferrovie di Stato della antica Monarchia austro-ungarica: « M. A. V. (Sud) »;

per il Regno d'Italia: « F. S. (Sud) »;

per il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni: « S. H. S. » — « C. X. C. (Sud) ».

6. Se in uno degli Stati interessati la rete sociale è esercita dalla Compagnia, le sigle da applicare saranno le seguenti:

nella Repubblica d'Austria: « Sud (Austria) »;

nel Regno dei Serbi, Croati e Sloveni: « Sud (S.H.S.) »;

nel Regno d'Italia: « Sud (Italia) »

7. Un inventario sarà redatto per ogni rete al momento in cui saranno apposte le nuove sigle, allo scopo di poter identificare in seguito il materiale della Compagnia.

Art. 13.

1. Il diritto di esercitare le linee, quale risulta dal presente accordo, sarà inscritto nei libri ferroviari come servitù d'uso, con precedenza assoluta di fronte a qualsiasi diritto di servitù, di pegno o d'ipoteca, sotto riserva delle disposizioni dell'art. 43.

2. A partire dal momento in cui gli Stati avranno iniziato l'esercizio delle linee sociali attraversanti il proprio territorio, essi dovranno mantenere le linee, gli accessori, le dipendenze, e il materiale rotabile, in buono stato, in modo da assicurarne la circolazione a regola d'arte.

3. Il materiale rotabile di trasporto e di trazione, che sarà stato consegnato, sarà impiegato anzitutto sulle linee sociali esercite dallo Stato, per soddisfare ai bisogni del loro traffico interno ed internazionale.

Una volta soddisfatte queste esigenze, nei limiti del possibile, gli Stati avranno la facoltà di impiegare questo materiale per servire il traffico di tutte le loro reti assumendo in proprio il conto dei noli.

4. L'esercizio delle linee potrà essere retrocesso alla Compagnia col preavviso di un anno. In questo caso saranno valevoli le disposizioni del presente accordo relativo all'esercizio di una rete da parte della Compagnia. Allo scopo di regolare le modalità della consegna della rete e specialmente dell'assunzione in servizio del personale, fra lo Stato e la Compagnia sarà stipulata al caso una convenzione speciale.

Art. 14

1. Le spese per lavori in aumento patrimoniale, per manutenzione e per rinnovamento delle linee, delle loro dipendenze e del materiale rotabile, saranno a carico dello Stato che ha l'esercizio.

2. In caso di spese per lavori in aumento patrimoniale e per lavori di rinnovamento, i Governi faranno conoscere alla Compagnia la durata di ammortamento da essi progettata, tenuto conto delle condizioni tecniche. La Compagnia potrà formulare le sue obiezioni alla durata così proposta sempre che si tratti di spese per lavori in aumento patrimoniale e per lavori di rinnovamento che sorpassino per ciascun caso l'importo di 5.000 (cinquemila) franchi oro.

3. Le spese per lavori in aumento patrimoniale e di rinnovamento saranno convertite in annualità sulla base della durata di ammortamento adottata, e di un saggio di interesse del 3 % (tre per cento).

4. In caso di restituzione dell'esercizio delle linee alla Compagnia, le annualità scadenti, a partire dalla restituzione delle linee, saranno messe a carico del conto di esercizio della rete restituita.

Art. 15.

1. Lo Stato che assumerà l'esercizio delle linee pagherà al fondo delle obbligazioni, istituito all'alinea 1 dell'art. 33, quale canone per l'uso delle linee, delle loro pertinenze, dei loro accessori, compresi gli approvvigionamenti, e del materiale rotabile, una somma annua in misura del 22,5 % (ventidue e cinque decimi %) del prodotto lordo delle linee da esso esercitate.

2. La contabilità dei prodotti lordi sarà presentata alla Compagnia entro 6 mesi dalla fine dell'anno di esercizio.

3. Le rettifiche dei conti, concernenti per esempio i conti dei trasporti comuni od altre operazioni analoghe, saranno incorporate nel rendiconto dell'ultimo esercizio non ancora definitivamente chiuso.

4. L'anno di esercizio comincierà il 1° gennaio e finirà al 31 dicembre.

5. Il canone annuo su indicato, per l'uso delle linee esercitate dagli Stati, non sarà mai inferiore a 6.760.000 (sei milioni settecentosessanta mila) franchi oro per la rete austriaca; a 3.300.000 (tre milioni trecentomila) franchi oro per la rete ungherese; a 4,920,000 (quattro milioni novecentoventimila) franchi oro per la rete italiana; a 5,020,000 (cinque milioni ventimila) franchi oro per la rete serbo-croata-slovena (*canone minimo*).

6. Il canone, da pagarsi sulla base del prodotto lordo oltre al minimo, non deve sorpassare al massimo la metà del *minimo*. L'importo da pagarsi oltre il *minimo* è denominato eccedenza.

7. Con riguardo alle condizioni speciali della Repubblica d'Austria, e degli oneri particolari che incombono alla stessa in forza di alcune disposizioni del presente accordo, questo Stato non avrà da pagare l'eccedenza durante i primi 5 anni, a partire dal 1° gennaio 1923. Il massimo dell'eccedenza è fissato, a cominciare dal 6° anno, con le percentuali seguenti:

per gli anni dal 6° al 10° - 7 $^1/_2$ % del canone minimo
» » » 11° » 15° - 15 % » »
» » » 16° » 20° - 25 % » »
» » » 21° » 25° - 35 % » »

e a partire dal 26°, 50 % del canone minimo.

8. In considerazione delle condizioni speciali del Regno d'Ungheria, questo Stato non avrà da pagare che l'importo di 3,000,000 (tre milioni) di franchi oro all'anno per il suo canone minimo, se il 22,5 % del prodotto lordo della rete ungherese raggiungerà un importo inferiore ai 3,000,000 (tre milioni) di franchi oro. Negli anni nei quali il 22.5 % del prodotto lordo raggiungerà un importo fra i 3,000,000 (tre milioni) ed i 3,300,000 (tre milioni e trecentomila) franchi oro, il Regno d'Ungheria non avrà da pagare quale canone minimo, che la somma corrispondente. La differenza del « canone minimo », quale risulta da questa disposizione, sarà versata dal Regno d'Italia nelle stesse condizioni e negli stessi termini dei pagamenti incombenti all'Ungheria. I conteggi speciali da farsi fra il Regno d'Ungheria ed il Regno d'Italia a seguito dei pagamenti così effettuati dal Regno d'Italia alla scadenza di ogni trimestre, avranno luogo in occasione del conguaglio generale previsto all'alinea 10, e saranno regolati dalle stesse disposizioni.

La somma che il Regno d'Italia avrà pagata per tal modo in un anno, sarà diffalcata dall'eccedenza garantita o da pagarsi dal Regno d'Italia e risultante dall'esercizio della rete italiana nell'anno relativo.

9. Per il canone minimo saranno pagati degli acconti. Questi acconti saranno pagati 5 giorni prima della fine di ogni trimestre, in rate uguali, di cui ciascuna corrisponderà ad un quarto del canone minimo. Il pagamento sarà fatto soltanto in franchi oro.

10. Per calcolare le differenze in relazione al canone minimo, che potessero risultare dall'applicazione della percentuale fissata per il prodotto lordo, il prodotto lordo di ogni trimestre sarà convertito in franchi oro, sulla base del corso medio nel trimestre di cui trattasi alla Borsa di Londra. Se dal 22,5 % del prodotto annuale, così calcolato, risulterà un'eccedenza nei riguardi del canone minimo, questa eccedenza sarà pagata al fondo delle obbligazioni, entro 6 mesi dopo la fine dell'anno in questione, provvisoriamente sulla base dei conti presentati dallo Stato giusta le disposizioni della alinea 2. Il pagamento sarà effettuato in franchi oro. Le differenze risultanti dalla verifica dei conti da parte della Compagnia saranno regolate entro 3 mesi dopo la verifica.

11. Sono da considerarsi quale prodotto lordo gli incassi di ogni genere dipendenti dall'esercizio delle reti dopo detratti:

a) i rimborsi effettivi per riduzioni delle tariffe debitamente pubblicate e per riduzioni dovute ad errori nell'applicazione delle disposizioni dei regolamenti e tariffe;

b) gli importi corrispondenti alle imposte ed alle tasse sui trasporti, come pure gli importi corrispondenti alla imposta fondiaria, sugli affitti ed appalti, in quanto stieno a carico della ferrovia;

c) gli incassi corrispondenti a puri rimborsi di spese.

12. Nel fissare la percentuale del 22,5 % convenuta al 1° alinea di questo articolo, è stata presa come base la quota delle imposte sul traffico dal 1° luglio 1922. Se in seguito in uno Stato le imposte e le tasse sui trasporti, nel loro complesso, dovessero aumentare o diminuire di fronte alla situazione del 1° luglio 1922, la percentuale convenuta per la rete in questione sarà aumentata o diminuita, così che il rapporto della percentuale e degli incassi globali, comprese le imposte e le tasse sui trasporti, rimanga quello del 1° luglio 1922.

13. Gli incassi per interessi sul capitale investito per la via di pedaggio Felixdorf-Wr. Neustadt e per le stazioni comuni, saranno versati integralmente alla Compagnia.

14. I contratti di pedaggio fra la Compagnia e le ferrovie dello Stato, compreso il pedaggio per la linea Zapresic-Zagabria, concernente le linee della Compagnia, saranno sospesi per la durata dell'esercizio della rete in questione da parte dello Stato. Ciononpertanto il prodotto lordo delle linee di pedaggio, che, giusta il con-

tratto di pedaggio, dovesse spettare alle Ferrovie dello Stato, sarà stabilito a parte ed il 22,5 % di questo prodotto lordo sarà attribuito alla Compagnia in aumento del canone previsto in quest'articolo. D'altra parte questi incassi dovranno essere separati dagli incassi della rete, e non ne sarà tenuto conto quando sarà fatto il calcolo del canone previsto in questo articolo. Sarà riservato ad un accordo speciale da conchiudere fra la Compagnia e le Ferrovie dello Stato, di determinare il modo in cui sarà constatato il prodotto delle linee di pedaggio, risultante dal fatto che la tariffa locale delle Ferrovie dello Stato sarà applicata come finora per tutto il percorso. Un accordo sarà conchiuso fra le Ferrovie federali dello Stato austriaco e la Compagnia per quanto concerne la ripartizione del prodotto proveniente dai trasporti che traversano le linee della Compagnia e della ferrovia di Pottendorf.

15. L'Italia verserà inoltre un contributo annuo di 2 (due) franchi oro per ogni tonnellata di importazione e di esportazione per via di mare, proveniente dall'estero o destinata all'estero, in transito per il porto di Trieste in più di 650,000 (seicentocinquanta mila) tonnellate annue.

16. Il contributo non sarà mai superiore a 4,000,000 (quattro milioni) di franchi oro annui.

17. Il canone degli Stati, che dovesse sorpassare il canone minimo, non sarà da riscuotersi nella misura dell'importo che sarà versato dal Regno d'Italia, in dipendenza di questo contributo speciale. Questo contributo del Regno d'Italia sostituirà quindi proporzionatamente il versamento che deve essere fatto dagli Stati in relazione al prodotto lordo, oltre al minimo.

18. Questa proporzione è fissata come segue:

Repubblica d'Austria: 44,8 % (quarantaquattro e otto decimi);
Regno d'Ungheria: 21,9 % (ventuno e nove decimi);
Regno dei Serbi, Croati e Sloveni: 33.3 % (trentatrè e tre decimi).

19. Quando comincerà l'esercizio di una rete da parte dello Stato, tutti i diriti relativi a quesa rete od al suo eserczio potranno essere esercitati soltanto contro il relativo Stato.

Allegato.

In caso dell'esercizio di una rete da parte dello Stato spetteranno alla Compagnia, per quanto concerne l'interesse sul capitale investito nelle linee di pedaggio e nelle stazioni comuni, la tutela e l'esercizio dei suoi diritti ed interessi nei riguardi delle amministrazoni ferroviarie esercenti. Se l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato dovesse essere cointeressata, le eventuali controversie circa la questione della convenienza dell'interesse sul capitale investito saranno risolte dal Tribunale arbitrale previsto all'art. 50 del presente accordo.

Art. 16.

1. Le linee della Compagnia esercitate dallo Stato dipenderanno direttamente dalla direzione generale delle Ferrovie dello Stato. Quando non ci sia una direzione generale autonoma delle Ferrovie dello Stato, l'amministrazione delle linee dipenderà direttamente dal Ministero dal quale dipendono le ferrovie. Per queste linee sarà tenuto un conto speciale (vedi art. 15 alinea 10).

2. Alla fine del secondo anno dopo entrato in vigore il presente accordo, gli Stati contraenti potranno tuttavia intendersi con la Compagnia e con il Comitato degli obbligazionisti (art. 34) circa i principii da adottarsi per poter sostituire il conto separato degli incassi relativi alla Compagnia, a mezzo di un sistema da stabilirsi sulla base dei risultati dei conti separati.

Art. 17.

1. Se tutti gli Stati, entro un mese dall'entrata in vigore del presente accordo dichiareranno di fare uso del diritto di assumere l'esercizio, al personale saranno applicate le disposizioni seguenti.

2. Il personale che al momento dell'entrata in vigore del presente accordo si trova nei quadri di una rete della Compagnia, in quanto abbia la nazionalità dello Stato in questione o questa nazionalità gli sia riconosciuta entro il termine ulteriore di 6 mesi, dopo l'entrata in vigore del presente accordo, in forza della dichiarazione di elezione o di opzione già presentata nel termine fissato dalle norme legali in vigore nel relativo paese, passa al servizio dello Stato in questione. Il personale rimanente di ogni rete della Compagnia, sarà collocato a riposo, in conformità dei regolamenti esistenti al momento dell'entrata in vigore del presente accordo, in quanto esso personale non sia assunto in servizio egualmente da uno degli Stati contraenti.

3. Il personale della direzione generale — escluso il personale addetto al patrimonio privato ed il personale assunto dalla Compagnia entro un termine di due mesi dall'entrata in vigore del presente accordo, per il servizio centrale (art. 26) — in quanto esso abbia la nazionalità di uno degli Stati contraenti o che questa nazionalità gli sia riconosciuta entro l'ulteriore termine di 6 mesi dall'entrata in vigore del presente accordo, in forza della dichiarazione di elezione od opzione già presentata entro il termine fissato dalle norme legali in vigore del relativo paese, passa al servizio dello Stato in questione a seconda della sua nazionalità. Il rimanente personale della direzione generale sarà collocato a riposo in conformità dei regolamenti esistenti al momento dell'entrata in vigore del presente accordo, in quanto esso non sia preso egualmente in servizio da uno degli Stati contraenti o non sia impiegato per il patrimonio privato o non sia riassunto per il servizio centrale.

4. Le spese sostenute per gli agenti collocati a riposo in conformità degli alinea 2 e 3, a partire dal momento dell'entrata in vigore del presente accordo fino al loro collocamento a riposo, in quanto questi agenti sono impiegati durante questo tempo in una delle reti, sono a carico dello Stato sul territorio del quale si trova la rete in questione. In caso diverso queste spese saranno a carico di tutti gli Stati contraenti, in conformità delle disposizioni del presente accordo, relative ai pagamenti per qualsiasi titolo ai vecchi pensionati. In quest'ultimo caso il pagamento sarà fatto da quello Stato, nella valuta del quale si sarà fatto il calcolo degli emolumenti d'attività al momento dell'entrata in vigore del presente accordo.

5. Il personale effettivo ed il personale provvisorio, passati in servizio dello Stato esercente, avranno in ogni caso, dal momento in cui sarà stato assunto l'esercizio, il grado e gli stipendi, le retribuzioni e le promozioni stabilite per il personale delle Ferrovie dello Stato. A questo personale, passato al servizio dello Stato, saranno applicate le disposizioni concernenti le condizioni del personale delle Ferrovie dello Stato, comprese le qualifiche e gli assegni accessori. In quanto la nuova sistemazione dei servizi lo permetterà, sarà tenutò conto anche della posizione del personale al momento del passaggio.

6. Il personale su menzionato avrà il diritto alla pensione ed alle indennità in conformità delle norme in vigore per il personale delle ferrovie dello Stato. Il servizio compiuto presso la Compagnia sarà calcolato per il trattamento di pensione con le disposizioni in vigore per il personale delle Ferrovie dello Stato, in quanto esso potrà essere riscattato, in virtù delle disposizioni stesse, con le riserve matematiche indicate agli alinea 9 ed 11. Gli Stati si riservano di determinare le disposizioni che faciliteranno al personale il riscatto degli anni di servizio, che non possono essere riscattati con le riserve matematiche menzionate in seguito. Per il personale che non è inscritto ad uno dei tre fondi di previdenza, menzionati all'alinea 9, lo Stato si riserva di riconoscere o il diritto agli emolumenti di riposo (*gesellschaftliche Pension, gesellschaftliche Provision, gesellschaftliche Gnadengabe*) che spettano a questo personale giusta le disposizioni in vigore presso la Compagnia, al momento in cui l'esercizio sarà assunto dallo Stato, ovvero, per il servizio passato allo Stato, il diritto alle pensioni ad alle indennità in vigore per il personale delle Ferrovie dello Stato

7. In quanto in alcuni casi a degli agenti assunti in servizio dallo Stato sia assicurato un trattamento di attività e di riposo non previsti dai regolamenti applicabili al personale delle Ferrovie dello Stato, questi agenti saranno collocati a riposo dal relativo Stato. Gli agenti riceveranno le pensioni e le indennità in conformità dei regolamenti che ad essi si riferiscono, in vigore presso la Compagnia al momento dell'assunzione dell'esercizio.

8. Il personale in riposo al momento dell'entrata in vigore del presente accordo (comprese le famiglie), ed il personale che sarà collocato a riposo giusta gli alinea 2, 3 e 7, saranno considerati come « vecchi pensionati ».

9. La Compagnia si impegna a portare a credito degli Stati contraenti un capitale corrispondente alle riserve matematiche, calcolato sulla base di un saggio di interesse al 5 %, le quali dovrebbero essere accumulate per fare fronte agli impegni dei fondi di previdenza (istituto pensione per impiegati, istituto pensioni per inservienti, istituto di previdenza per operai) nella misura risultante al momento dell'entrata in vigore del presente accordo, verso il personale attivo (comprese le famiglie) che passa al servizio dello Stato e verso i vecchi pensionati.

10. Le riserve matematiche, relative al personale attivo, che passa al servizio delle Ferrovie dello Stato Italiano, saranno calcolate e portate a credito dello Stato Italiano in lire, alla pari delle vecchie corone. Le riserve matematiche, relative ai vecchi pensionati, che saranno pagate dal Regno d'Italia giusta le disposizioni degli alinea 18 e 20 di questo articolo, saranno egualmente calcolate e portate a credito degli Stati, giusta le disposizioni del presente accordo, in lire alla pari delle vecchie corone.

11. Per il capitale corrispondente alle riserve matematiche per gli impegni dei fondi di previdenza verso il personale attivo (comprese le famiglie), la Compagnia porterà a credito di ogni Stato contraente la parte necessaria per soddisfare ai diritti del personale attivo (comprese le famiglie), effettivamente assunto dal relativo Stato.

12. Il capitale corrispondente alle riserve matematiche, relative ai vecchi pensionati, sarà ripartito nelle proporzioni seguenti:

« Repubblica d'Austria: 33,8 % (trentatre ed otto decimi %); Regno d'Ungheria: 16,5 % (sedici e cinque decimi %); Regno d'Italia: 24,6 % (ventiquattro e sei decimi %); Regno dei Serbi, Croati e Sloveni 25,1 % (venticinque ed un decimo %) ».

13. Le somme portate a credito degli Stati, come sopra esposto saranno convertite in franchi oro sulla base del ragguaglio di cambio del 31 dicembre 1922, e saranno pagate giusta le disposizioni fissate dal presente accordo per il rimborso dei debiti provenienti dal regime provvisorio, sotto riserva delle disposizioni dell'art 27, paragrafi 6 e 7.

14. Gli Stati impiegheranno ogni anno, per la riduzione delle spese di esercizio della rete ch'essi esercitano, le somme disponibili nell'anno in questione per le riserve matematiche di cui si è fatto cenno, quali dette somme risulteranno da una tabella da stabilirsi preventivamente sulla base del calcolo di assicurazione tecnica.

15. I diritti del personale attivo, rimasto al servizio centrale della Compagnia e del personale del patrimonio privato, circa gli emolumenti di riposo di ogni sorta non potranno essere esercitati che contro i fondi di previdenza menzionati, o contro la Compagnia.

16. I tre fondi di previdenza su menzionati saranno mantenuti esclusivamente per soddisfare agli impegni di questi fondi verso i membri attivi che rimangono al servizio centrale della Compagnia e al patrimonio privato della stessa. Il Consiglio di amministrazione può riunire questi fondi, modificare gli statuti dei fondi stessi o riunire il loro attivo all'attivo della Compagnia, la quale in questo prenderà a proprio carico gli impegni dei fondi di previdenza.

17. I diritti dei vecchi pensionati agli assegni di riposo di ogni sorta, (comprese le indennità di caro-viveri e gli assegni analoghi, di qualunque specie), spettanti a questi pensionati al momento dell'entrata in vigore del presente accordo, sono esercitati contro lo Stato contraente, che è obbligato al pagamento giusta le disposizioni degli alinea 18 e 20.

E' indifferente che gli assegni di riposo accordati sieno assegnati dai proventi dei fondi di previdenza o che sieno messi a carico del conto di esercizio.

18. Il pagamento degli emolumenti di riposo di ogni specie dei vecchi pensionati sarà fatto da ciascuno Stato Contraente ai pensionati che avevano la loro residenza nel suo territorio al 1° luglio 1922, anche se essi hanno mutato la loro residenza dopo questa data; in questo caso i pagamenti saranno fatti egualmente nella valuta legale dello Stato che paga.

19. Il pagamento degli emolumenti di riposo di ogni genere agli antichi pensionati, che al 1° luglio 1922 si trovavano ancora in attività di servizio, sarà fatto dallo Stato, la valuta del quale ha servito come base per il calcolo degli ultimi assegni di attività del relativo vecchio pensionato

20. Il pagamento degli emolumenti di riposo di ogni categoria ai vecchi pensionati, che al 1° luglio 1922 avevano il loro domicilio fuori dei confini degli Stati Contraenti, sarà fatto dallo Stato, la moneta del quale, avrà servito di base per il calcolo della pensione al 1° luglio 1922.

21. Alla fine di ogni mese ogni Stato redigerà una distinta in franchi oro dei pagamenti fatti per gli antichi pensionati.

22. La conversione in franchi oro del valore delle somme pagate in valuta legale, sarà fatta ogni mese sulla base del valore medio del cambio alla Borsa di Londra durante il mese precedente ai pagamenti mensili.

23. Tali distinte saranno rimesse alla Compagnia ogni mese.

24. L'ammontare globale di tutti i pagamenti effettuati, convertiti in franchi oro, sarà ripartito dalla Compagnia fra gli Stati, alla fine di ogni anno, nelle proporzioni sopra indicate (alinea 12).

25. La differenza fra le somme pagate da uno Stato e le somme che sono a suo carico giusta la disposizione precedente, sarà portata a debito od a credito del relativo Stato senza interessi.

26. Stabilito così il conteggio, l'ammontare risultante quale saldo a carico di ogni Stato, sarà passato a carico dell'esercio della rete.

27 Per la misura del pagamento, che deve essere riconosciuta in questo conteggio, sarà normativo lo stato di diritto e di fatto al momento dell'entrata in vigore del presente accordo.

28. Se uno Stato prende delle disposizioni che hanno per effetto un aumento della misura delle pensioni di ogni categoria (comprese le indennità di caro-viveri e gli assegni analoghi di ogni genere) fissati al 1° luglio 1922, convertiti in franchi oro, l'eccedenza sarà a carico dello Stato nel territorio del quale il vecchio pensionato aveva la sua residenza il 1° luglio 1922.

La disposizione precedente sarà applicata solamente per quella somma che sorpassa la misura delle pensioni di ogni categoria fissate al 1° luglio 1922 in Austria, calcolate in franchi oro.

29. Le disposizioni che precedono troveranno un'applicazione conforme in caso di esercizio d'una o più reti da parte della Compagnia. Gli impegni che in caso di esercizio da parte degli Stati andrebbero a carico degli stessi, saranno a carico del conto di esercizio della rete relativa. Le somme, che gli Stati quando esercitino direttamente la rete devono impiegare per la riduzione delle spese di esercizio della rete, in conformità dell'alinea 14 di questo articolo, saranno messe a disposizione della rete da parte degli Stati, anche in caso di esercizio a mezzo della Compagnia. I tre fondi di previdenza saranno conservati in questo caso esclusivamente per soddisfare agli impegni di questi fondi, verso i membri attivi che rimangono al servizio centrale e al patrimonio privato della Compagnia.

30. Se la Compagnia, per il fatto che essa esercita una o più reti dovesse aggiungere altri servizi al suo servizio centrale (articolo 26), il personale di questi servizi apparterrà ai quadri del personale che fa servizio per la rete in questione secondo la sua nazionalità.

31. Se uno degli Stati dovesse in seguito prendere a suo carico l'esercizio della rete sita sul suo territorio, tutti i diritti del personale impiegato su questa rete, al pari dei diritti alla pensione a carico della rete, dal momento dell'assunzione dell'esercizio, saranno da farsi valere verso il relativo Stato. La Compagnia, con riguardo alle disposizioni dell'alinea 9 del presente articolo, non avrà da fare alcun abbuono allo Stato per tale ragione. Ciò varrà anche se l'assunzione dell'esercizio da parte dello Stato non avrà luogo che nel 1968 al momento della devoluzione. Inoltre, per il passaggio del personale al servizio dello Stato, saranno da applicarsi le disposizioni precedenti.

32. A partire dalla data della firma del presente accordo la Compagnia non potrà modificare le attuali condizioni del personale che dopo essersi messa d'accordo con lo Stato attraversato dalla rete alla quale è addetto il personale stesso.

Art. 18.

Il diritto di stabilire le tariffe interne sulle linee della Compagnia è riservato allo Stato sul territorio del quale si trova la rete, di cui si tratta, sia che la rete sia esercitata dallo Stato, sia che l'esercizio sia fatto dalla Compagnia. In quest'ultimo caso la Compagnia sarà preventivamente intesa a titolo consultivo.

Art. 19.

Le Alte Parti Contraenti si impegnano a stabilire, dal momento dell'entrata in vigore del presente accordo, delle tariffe dirette per i trasporti dei viaggiatori dei bagagli e delle merci sulle reti della Compagnia.

Art. 20.

Per facilitare il lavoro tecnico relativo alle questioni indicate all'articolo precedente, un Comitato, formato dai delegati degli Stati che fanno parte del Consiglio di amministrazione della Compagnia avrà il compito di stabilire un servizio di tariffe dirette sulle linee della Compagnia, destinato al traffico diretto fra gli Stati contraenti, mediante la semplice combinazione delle tariffe interne.

Il Comitato ha l'obbligo di comprendere nelle tariffe dirette le quote ridotte adottate eventualmente da una delle Amministrazioni ferroviarie degli Stati esercenti.

Art. 21.

1. Il Comitato dei delegati degli Stati ha egualmente il compito:

a) di stabilire sulle linee della Compagnia destinate al traffico diretto fra gli Stati Contraenti delle tariffe dirette con riduzione fino al limite del 30 % sui prezzi delle tariffe interne a combinare;

b) di concedere riduzioni tariffarie sia in via diretta sia in via di rimborso, come pure di permettere il cumulo delle distanze sulle linee della Compagnia;

c) di apportare ai prezzi delle tariffe interne per le merci riduzioni fino al 75 % del diritto fisso per le linee percorse in transito e fino al 50 % del diritto fisso per ciascuna delle linee delle ferrovie speditrici e destinatarie; il Comitato suddetto avrà il compito di fissare le norme per stabilire i diritti fissi compresi nelle tariffe delle diverse reti o di fissare dei tassi eguali per tutte le reti che servano di base alle riduzioni da accordarsi;

d) di determinare le condizioni degli accordi che si riferiscono al traffico internazionale sulle reti della Compagnia e che concernono almeno due delle reti suddette ed una o più delle altre Amministrazioni ferroviarie interessate. Queste condizioni, quando sieno stabilite, serviranno di base per i negoziati in una conferenza che sarà convocata fra le Amministrazioni ferroviarie interessate. L'iniziativa per la convocazione di questa conferenza spetterà a seguito di incarico del Comitato ad un'amministrazione ferroviaria che eserciti la rete della Compagnia.

2 L'alinea precedente non pregiudica i diritti degli Stati esercenti di prendere qualsiasi iniziativa per quanto concerne le disposizioni su ricordate.

Art. 22.

1. Le deliberazioni previste agli art. 20 e 21 saranno prese dal Comitato dei delegati all'unanimità. I delegati degli Stati non potranno pronunciarsi in alcun caso contro la combinazione delle tariffe interne in conformità dell'art. 20.

2. Le deliberazioni previste all'art. 20 saranno sottoposte a revisione da parte dell'Amministrazione competente dello Stato, in quanto si tratti di constatare la perfetta corrispondenza della tariffa diretta con le tariffe interne. Le eventuali obiezioni saranno comunicate al Comitato nel periodo massimo di due settimane.

3. Le deliberazioni previste all'art. 21 saranno sottoposte all'approvazione degli Stati. Ogni Stato avrà la facoltà di autorizzare i suoi delegati a significare la sua approvazione al momento della votazione.

Art. 23.

1. Le deliberazioni del Comitato dei delegati degli Stati, prese nei riguardi delle questioni previste all'articolo 20, saranno eseguite senza indugio dalle direzioni di esercizio degli Stati e della Compagnia dopo la revisione prevista all'art. 22 alinea 2, e, in mancanza di obiezioni, entro il termine di due settimane.

2. Le deliberazioni concernenti le questioni previste all'art. 21 saranno valide per gli Stati che le avranno adottate, sia col voto dato dai loro delegati preventivamente autorizzati, sia a seguito di un'approvazione che sarà da darsi entro il termine di tre settimane, ed esse saranno eseguite dalle direzioni di esercizio interessate in quanto tali deliberazioni potranno essere applicate.

Allegato agli articoli dal 18 al 23.

1. L'obbligo della Repubblica austriaca, come deriva dal trattato di San Germano, di conservare sulle sue linee il regime delle tariffe, esistente prima della guerra per i traffici dei porti dell'Adriatico e del Mar Nero, relativamente alla loro concorrenza con i porti del Mare del Nord, non è modificato.

2. Non è il caso di esigere che le riduzioni previste all'articolo 21 siano applicate in misura eguale per tutte le reti.

3. Il cumulo delle distanze deve essere inteso nel senso che per il percorso relativo ad ogni rete è ammessa l'applicazione della base tariffaria chilometrica portata dalla tariffa della detta rete in corrispondenza con il percorso totale.

4. L'ordine del giorno per le deliberazioni del Comitato di amministrazione deve essere in possesso dei delegati tempestivamente, ma in ogni modo almeno una settimana prima della riunione del Comitato.

5. I delegati degli Stati potranno essere accompagnati da esperti nei servizi tariffari e commerciali della competente Amministrazione dello Stato.

6. Se la Compagnia esercita una rete direttamente, essa ha il diritto di accordare agevolazioni di viaggio per i passeggeri e riduzioni sui prezzi di trasporto e sulle tasse accessorie per alcune categorie di merci, e per certe relazioni di traffico, senza pregiudizio del diritto del relativo Stato per quanto concerne l'approvazione delle tariffe.

Le riduzioni dei prezzi di trasporto e delle tasse accessorie saranno notificate al momento della loro pubblicazione al Governo del relativo Stato. Se il Governo lo domanda esse saranno sospese immediatamente tenendo conto dei termini legali di pubblicazione.

Art. 24.

1. Ogni Stato è responsabile del versamento al fondo delle obbligazioni delle somme previste dall'art. 15 sia ch'esso eserciti direttamente la rete sita sul suo territorio come prevede l'art. 15, sia che la rete sia esercitata dalla Compagnia.

2. Se la Compagnia esercita la rete, lo Stato relativo è obbligato a garantire la copertura di qualunque eventuale disavanzo di esercizio ed inoltre a pagare direttamente al fondo delle obbligazioni, in luogo e vece della Compagnia, le stesse somme che sono da pagarsi giusta l'art. 15 alle condizioni e nei termini fissati dal detto articolo; la Compagnia è a sua volta obbligata a sottoporre allo Stato il conto dei prodotti lordi entro un termine di 6 mesi dalla fine dell'esercizio stesso. Verso la Compagnia lo Stato di cui si tratta avrà il diritto al rimborso dei pagamenti così da esso effettuati, nei riguardi di tutto il prodotto netto della relativa rete dello stesso esercizio e degli esercizi successivi. Per garantire l'esercizio di questo diritto di rimborso è conferito allo Stato relativo un diritto di pegno sui prodotti lordi della rete di cui si tratta.

3. Le spese per lavori in aumento patrimoniale e per rinnovamenti delle linee saranno a carico dell'esercizio corrente di queste reti. La Compagnia, conservando una gestione per quanto possibile economica, sarà obbligata di predisporre tempestivamente un conto annuale di previsione per l'esercizio (budget) per ogni rete da essa esercitata, compreso le spese ordinarie e straordinarie di manutenzione, le spese per lavori in aumento patrimoniale e quelle per rinnovamenti. Questo conto di previsione sarà sottoposto all'approvazione del relativo Stato. Il Governo avrà il diritto di esercitare un efficace controllo, e la Compagnia sarà obbligata a prendere tutte le misure per assicurare l'esercizio di questo controllo. La Compagnia sarà anche obbligata a redigere annualmente un conto di esercizio separato per ogni rete non esercitata dallo Stato interessato. Questo conto sarà sottoposto all'approvazione di questo Stato.

4. Se ciononpertanto per assicurare la regolarità dell'esercizio divenga necessario di disporre di un fondo di esercizio, lo Stato interessato farà degli anticipi corrispondenti mano mano che le esigenze dell'esercizio da esso constatate lo richiederanno.

5. Le disposizioni dell'art. 15 concernenti il contributo speciale del Regno d'Italia saranno applicabili per analogia nel caso in cui uno o più Stati non esercitino la rete. Se uno Stato dovesse effettuare un pagamento sulla base della garanzia eccedente il minimo, questo pagamento non potrà essere richiesto dal Comitato di obbligazionisti nella misura corrispondente a quella parte del contributo del Regno d'Italia che spetta alla rete in questione.

6. Se una rete viene esercitata dalla Compagnia, i diritti che si riferiscono a questa rete ovvero al suo esercizio, non potranno essere esercitati che esclusivamente presso un'autorità giudiziaria o amministrativa dello Stato sul territorio del quale si trova la rete in questione. Non saranno ammesse azioni giudiziare in forza dei diritti ora accennati, su un'altra rete della Compagnia (compresi gli accessori). Se il patrimonio privato dovesse essere messo a contribuzione per tali crediti concernenti una rete o il suo esercizio, e per conseguenza non concernenti il patrimonio privato ovvero la gestione del servizio centrale o dei fondi di previdenza (art. 17, alinea 16 e 29), lo Stato, sul territorio del quale si trova la rete a cui si riferisce il credito in questione, indennizzerà la Compagnia di tutti i danni e interessi e delle spese giudiziarie.

Allegato.

In caso di esercizio di una rete da parte della Compagnia saranno applicabili le disposizioni dell'art. 15 nei riguardi degli introiti provenienti dagli interessi del capitale investito; i contratti di pedaggio fra la Compagnia e le ferrovie dello Stato non sono sospesi.

Resta inteso che i profitti o le perdite risultanti per la Compagnia dall'esercizio di ferrovie, che non sono proprietà della Compagnia ed il cui esercizio è assunto dalla stessa, saranno portati nel conto di esercizio della rete esercente.

Art. 25.

1. Lo Stato che assume in esercizio diretto la rete della Compagnia sita sul suo territorio, prende possesso degli approvvigionamenti e del contante appartenente all'esercizio della rete stessa; la Compagnia gli trasferirà i crediti di ogni genere, gli *chèques* e le cambiali, che in forza delle disposizioni del regime provvisorio appartengono alla rete in parola.

2. Lo Stato farà la liquidazione, pagherà tutti i debiti ed incasserà tutti i crediti della Compagnia (compresi quelli per le liquidazioni con le altre reti), che risalgono ad un'epoca anteriore al 1° gennaio 1923, e non concernono nè il servizio delle obbligazioni nè il patrimonio privato nè gli impegni privati della Compagnia.

3. La liquidazione sarà fatta d'accordo fra lo Stato in questione e la Compagnia; se altri Stati Contraenti sono interessati finanziariamente, sarà necessario il loro consenso.

4. Terminata la liquidazione si redigerà il conto di liquidazione portando a credito della Compagnia tutti gli attivi liquidi menzionati all'alinea 1, eccezione fatta per il valore degli approvvigionamenti, e saranno portati a debito della Compagnia tutti i passivi liquidi. Il conto di liquidazione sarà fissato in franchi oro. Per conseguenza tutti gli articoli di questo conto saranno convertiti in franchi oro, sulla base del corso del cambio del 31 dicembre 1922. Il saldo in franchi oro, così stabilito, sarà aggiunto al debito verso lo Stato, dipendente dalle anticipazioni fatte durante il regime provvisorio, oppure sarà convertito in franchi oro sulla base del corso del cambio della data suindicata. Se, sulla base dei conti fatti nel modo sopra indicato, risultasse un debito della Compagnia, dallo stesso sarà diffalcato il valore degli approvvigionamenti alle condizioni seguenti. (Gli approvvigionamenti saranno determinati con il loro valore di stima in franchi oro al 31 dicembre 1922). Il diffalco su menzionato non avrà luogo che verso gli Stati i quali, durante il regime provvisorio, abbiano accordato delle anticipazioni alla Compagnia e ciò soltanto fino alla concorrenza di queste anticipazioni. Nel caso che il saldo di liquidazione risultasse attivo per la Compagnia, il diffalco su menzionato non sarà fatto che fino alla concorrenza della somma delle anticipazioni, dopo diffalcato tale saldo attivo. In altri casi è escluso qualunque addebitamento in conto del valore degli approvvigionamenti.

5. Se dal conto stabilito secondo le disposizioni precedenti risulta un saldo attivo a favore della Compagnia, esso le sarà pagato. Un saldo passivo a carico della Compagnia sarà trattato come un debito proveniente dal regime provvisorio.

6. Se la Compagnia esercita essa stessa una rete, le disposizioni degli alinea 2-4 di questo articolo saranno applicati egualmente; la

liquidazione sarà fatta in tal caso dalla Compagnia. Se gli attivi liquidati non sono sufficienti per far fronte agli impegni scaduti, lo Stato concederà alla Compagnia le anticipazioni necessarie. Queste anticipazioni saranno trattate come debiti provenienti dal regime provvisorio.

7. Per i crediti verso la Compagnia, che formano l'oggetto della liquidazione, il patrimonio privato della stessa non potrà essere messo a contribuzione, sia che l'esercizio sia fatto dallo Stato, sia che esso sia fatto dalla Compagnia.

8. I debiti provenienti dal regime provvisorio, ed i debiti che sono assimilati agli stessi, compresi i debiti per le anticipazioni fatte in contanti dal Regno d'Italia, non sono fruttiferi di interessi e debbono estinguersi secondo le norme seguenti:

a) le somme messe a disposizione della Compagnia in virtù dell'art. 37, alinea 4, saranno ripartite sugli Stati che avranno fatto in quell'anno dei pagamenti effettivi oltre il minimo, in proporzione a questi pagamenti. La quota risultante da tale ripartizione, per ogni Stato, sarà impiegata fino alla concorrenza di una metà di detta quota al rimborso dei debiti su indicati verso lo Stato in questione;

b) i debiti su indicati verso la Repubblica d'Austria saranno ridotti di un quarto della differenza fra la somma da pagare, giusta le disposizioni dell'art. 15 alinea 7, e la somma che risulterà sulla base di un massimo di eccedenza, corrispondente al 25 % del minimo per gli anni 6° al 15°, e del 50 % del minimo per gli anni dal 16° al 25°;

c) i debiti su indicati verso il Regno d'Ungheria saranno ridotti di un quarto delle somme per le quali questo Stato, in virtù delle disposizioni dell'art. 15 alinea 8, paga annualmente meno del suo contributo minimo;

d) la diminuzione prevista agli alinea *b*) e *c*) non seguirà verso uno Stato che fino alla concorrenza della metà dell'importo originario dei debiti in questione.

9. Se mentre sarà ancora in vigore questo accordo la totalità dei debiti su menzionati non dovesse essere rimborsata all'uno od all'altro Stato, per la rimanenza non sarà sollevata alcuna pretesa.

Art. 26.

1. Il Consiglio di amministrazione provvederà alla gestione degli affari che gli sono affidati dal presente accordo a mezzo di un servizio centrale che sarà organizzato. Il personale del servizio centrale sarà composto di cittadini di tutti gli Stati contraenti conformemente alla proporzione prevista all'alinea 12 dell'art. 17. Per la prima organizzazione del servizio centrale il personale sarà scelto inizialmente fra il personale dell'attuale Direzione Generale. Il Consiglio di amministrazione avrà cura che la proporzione su indicata sia presa in considerazione sin dal principio e che in seguito sia raggiunta al più presto possibile. in occasione di nuove assunzioni. Le spese di questo servizio centrale saranno coperte dalle somme che sono destinate allo stesso, giusta l'art. 38.

2. Se gli Stati non eserciscono tutte le reti della Compagnia il Consiglio di amministrazione aggiungerà al servizio centrale i servizi necessari per fare fronte alle esigenze dell'esercizio da parte della Compagnia. L'organizzazione del servizio aggiunto dovrà essere approvata dal relativo Governo. Questa approvazione sarà data dal suo rappresentante nel Consiglio di amministrazione. Le spese di questi servizi sono a carico delle reti in questione.

3. Una direzione di esercizio speciale dovrà occuparsi di tutti gli affari di esercizio, per la rete il cui esercizio non sarà stato assunto dal relativo Stato, e ciò nella estensione prevista finora dell'accordo dell'11 febbraio 1921 (regime provvisorio). Il Consiglio di amministrazione potrà assegnare alle direzioni di esercizio degli altri affari di esercizio, prendendo in considerazione gli interessi del Paese e le rispettive domande del rispettivo Governo, quando ciò dovesse sembrare compatibile con gli interessi di una gestione economica e con le disposizioni del presente accordo.

Allegato.

1. Per i membri del Consiglio di amministrazione, per i Commissari ragionieri e per il personale del servizio centrale, ogni anno sarà messo a disposizione gratuitamente un sufficiente numero di carte temporanee (nominative ed impersonali), valevoli sulle reti della Compagnia e degli Stati per tutti i treni viaggiatori; il numero di queste carte sarà stabilito d'accordo fra l'amministrazione dello Stato e la Compagnia.

2. Inoltre ogni anno sarà rimesso gratuitamente un numero sufficiente di carte impersonali, valevoli sulle reti della Compagnia per tutti i treni viaggiatori, per conseguire in via di scambio delle agevolazioni di viaggio da parte delle imprese di trasporto straniere. Se la Compagnia non riceve in questo modo il numero sufficiente di carte delle imprese di trasporto straniere, le amministrazioni delle reti si impegnano a fare quanto sarà loro possibile affinchè queste carte delle imprese di trasporto straniere conseguite in via di scambio sieno messe a sua disposizione.

3. Il personale del servizio centrale, comprese le famiglie, riceverà le agevolazioni di viaggio e di trasporto sulle reti della Compagnia che sono concesse al personale impiegato sulle reti della stessa, tanto se queste reti sono esercitate dallo Stato, quanto se sono esercitate dalla Compagnia, ed inoltre esso godrà le agevolazioni di viaggio e di trasporto che spettano al personale impiegato sulla rete della Compagnia che si trova nello Stato dove ha la sua sede il servizio centrale. Gli agenti del servizio centrale riceveranno per di più ogni anno un biglietto gratuito per loro stessi ed un biglietto a prezzo ridotto per le loro famiglie sulla rete di ognuno degli Stati contraenti.

4. Al personale del servizio centrale, che in seguito andrà a riposo, e alle famiglie, saranno concesse le agevolazioni di viaggio e di trasporto sulle reti della Compagnia che spettano o saranno concesse in futuro agli agenti che sono stati impiegati sulle reti della Compagnia, dopo il loro pensionamento, sia che le reti vengano esercitate dallo Stato, sia che vengano esercitate dalla Compagnia: inoltre saranno loro concesse le agevolazioni di viaggio e di trasporto che spettano agli agenti che sono stati impiegati sulla rete della Compagnia, situata nello Stato dove ha la sua sede il servizio centrale, dopo il loro collocamento a riposo. Se un tale pensionato fissa il suo domicilio sul territorio di un altro Stato contraente, egli avrà diritto alle agevolazioni di viaggio e di trasporto che spettano ai pensionati delle ferrovie dello Stato, sul territorio del quale egli ha fissato il suo domicilio, purchè rinunci alle agevolazioni di viaggio e di trasporto sulla rete dello Stato ove ha sede il servizio centrale.

5. I vecchi pensionati avranno diritto alle agevolazioni di viaggio e di trasporto concesse ai pensionati delle ferrovie di quello Stato che è obbligato a pagare le pensioni in conformità dell'art. 17 alinea 17. Se un vecchio pensionato fissa il suo domicilio sul territorio di un altro Stato contraente, esso avrà diritto alle agevolazioni di viaggio e di trasporto che spettano ai pensionati delle ferrovie dello Stato, sul territorio del quale egli ha fissato il suo domicilio, purchè esso rinunci alle agevolazioni di viaggio e di trasporto sulla rete dello Stato che paga la pensione.

6. Tutte le modificazioni alle disposizioni concernenti le agevolazioni di viaggio e di trasporto che saranno fatte da uno Stato per il personale della sua rete, saranno applicabili al personale del servizio centrale (comprese le famiglie) sulla rete dello Stato in questione.

7. Le disposizioni fissate da questo allegato per il personale del servizio centrale non saranno applicate che al personale in attività di servizio al momento in cui il presente accordo entrerà in vigore.

Art. 27.

§ 1. In dipendenza del credito della Compagnia verso il Regio Governo d'Italia sulla base dei trattati di Basilea 17 novembre 1875 e di Vienna 25 febbraio 1876, relativo al pagamento di un'annualità di 29.569.887,12 franchi oro fino al 31 dicembre 1954 e di un'annualità di 12.774.751,26 franchi oro dal 1° gennaio 1955 al 31 dicembre 1968, compresi gli arretrati e gli interessi, non sarà sollevata alcuna pretesa contro alcuno degli Stati contraenti.

§ 2. Non sarà sollevata alcuna pretesa in dipendenza del contributo dello Stato e della garanzia per il prestito di priorità 5 % della Compagnia (convenzione del 27 luglio 1869, n. 183 R. G. B.).

Non sarà sollevata alcuna pretesa in dipendenza della rendita annua di 38.240 fiorini valuta austriaca in relazione alla cessione di un sesto di partecipazione alla ferrovia di circonvallazione di Vienna (processo verbale redatto all'i. r. Ministero del Commercio al 28 luglio 1894).

§ 3. Il processo pendente presso il Tribunale civile di Vienna al numero Cg. VII 790:18 contro l'antica Amministrazione militare austro-ungarica sulla base del § 70 del regolamento d'esercizio delle ferrovie (Ordinanza imperiale del 15 novembre 1851, n. 1 del 1852 R. G. B. e Ordinanza del r. Ministero ungherese n. 6125 del 1907), non sarà continuato e nessuna pretesa sarà sollevata in dipendenza dello stesso. Le spese si intendono reciprocamente compensate.

§ 4. Nessuna pretesa sarà sollevata verso gli Stati contraenti a titolo di indennità per il materiale rotabile che è stato deteriorato dagli avvenimenti di guerra o che si è perduto o che è stato confiscato o che la Compagnia ha dovuto cedere in virtù delle disposizioni delle convenzioni di armistizio.

§ 5. La Compagnia non avrà da fare più alcun pagamento per il residuo debito per prezzo dovuto in dipendenza dell'acquisto delle linee lombardo-venete, interessi compresi.

§ 6. La Compagnia rinuncia a vantaggio del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni ad un saldo attivo della liquidazione (art. 25). Inoltre la Compagnia dichiara di essere d'accordo che al momento della liquidazione i prestiti della Compagnia alla società a garanzia limitata Ljubljanski Dvor, sieno trattati come attivi dell'esercizio. La Compagnia sarà d'altra parte svincolata dal pagamento delle imposte sul traffico fino al 31 dicembre 1921 compreso, degli importi

corrispondenti alle riserve matematiche (art. 17), e di un saldo passivo della liquidazione (art. 25). I procedimenti per reati di dogana intentati nel Regno dei Serbi, Croati e Sloveni saranno soppressi e, le ammende per tali reati di dogana, saranno condonate.

§ 7. La Compagnia rinuncia a vantaggio del Regno d'Italia ad un saldo attivo di liquidazione (art. 25), ed essa non accamperà alcuna pretesa a titolo di indennizzo per l'uso delle sue linee site nel Regno d'Italia, durante il periodo fino al 31 dicembre 1922. La Compagnia si obbliga di rimborsare, giusta le disposizioni dell'art. 25, alinea 8 e 9, le anticipazioni in contanti fatte dal Regno d'Italia. La Compagnia sarà d'altra parte liberata dal pagamento delle somme corrispondenti alle riserve matematiche (art. 17) e di un saldo passivo di liquidazione (art. 25).

§ 8. Il laminatoio della Compagnia a Graz, coi terreni adiacenti, foglio 536 del libro tavolare nel comune Lend nel suburbio di Graz, parcelle n. 1987-1099, rimarrà proprietà privata della Compagnia non soggetta al diritto di devoluzione. I locali negli edifici appartenenti alla ferrovia, che la Compagnia giudicherà necessari per il servizio sociale centrale previsto all'art. 26, saranno messi a disposizione della stessa

L'indennità dovuta per l'utilizzazione di questi locali sarà calcolata sulla stessa base dell'indennità pagata dalla ferrovia per l'uso dei locali negli edifici appartenenti ai fondi di previdenza. Il Consiglio di amministrazione ritirerà tutti gli oggetti di inventario che esso giudicherà necessari per il servizio centrale sociale previsto all'art. 26. Questi oggetti costituiranno una libera proprietà privata della Compagnia non soggetta al diritto di devoluzione.

§ 9. Per quanto concerne l'esercizio del diritto di comproprietà della Compagnia sulle installazioni dell'acquedotto di Aurisina, la Compagnia concluderà un accordo speciale con il Regno d'Italia, per il caso che l'esercizio della rete sita in Italia fosse fatto dallo Stato.

Art. 28.

1. Il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni è sostituito al Regno d'Ungheria in tutti i diritti e degli impegni del Regno d'Ungheria scaturienti dal trattato di Budapest dell'11 marzo 1880 relativo alla vendita della linea da Zagabria a Karlovac. Per conseguenza il pagamento dell'annualità da versarsi in virtù di questo trattato e che ascende a 240.000 fiorini valuta austriaca oro (diconsi duecentoquarantamila fiorini valuta austriaca oro), pagabili in 2 rate semestrali eguali con scadenza al 23 giugno ed al 23 dicembre di ogni anno, da 120.000 fiorini valuta austriaca oro (diconsi centoventimila fiorini valuta austriaca oro), in monete d'oro austro-ungheresi effettive o monete d'oro straniere equivalenti, incomberà al Regno dei Serbi, Croati e Sloveni fino al 31 dicembre 1968. Le rate arretrate degli anni 1919 fino al 1922 inclusive, ascendenti a 960.000 fiorini valuta austriaca oro (diconsi novecentosessantamila fiorini valuta austriaca oro), più il 5% di interessi fino al giorno del pagamento, saranno pagate al fondo delle obbligazioni (art. 33) dal Regno dei Serbi, Croati e Sloveni subito dopo entrato in vigore il presente accordo, e le rate che scadranno dopo il 1° gennaio 1923, alle scadenze pattuite. Il pagamento delle rate arretrate, interessi compresi, come pure il pagamento delle rate che scadranno, sarà effettuato in effettivi franchi oro, in ragione di 100 fiorini valuta austriaca oro pari a 250 franchi oro.

2. Il libro centrale delle ferrovie per la linea da Zagabria a Karlovac sarà trasportato da Budapest sul territorio del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni. Nel foglio delle passività sarà constatato che il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni è surrogato per le annualità al Regno di Ungheria.

Art. 29.

1. Al Regno dei Serbi, Croati e Sloveni resta riservato il diritto di liberarsi dagli impegni previsti agli art. 15 e 24, come pure dal pagamento della annualità del riscatto della linea da Zagabria a Karlovac (art. 28), mediante il pagamento di un'annualità globale di 5.800.000 (cinque milioni ottocentomila) franchi oro di cui 50.000 (cinquantamila) franchi oro, corrispondono agli interessi del capitale investito nelle stazioni comuni e nelle linee di pedaggio. Il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni in tal caso sarà esonerato del pari dal pagamento delle annualità già scadute (compresi gli interessi), dovuti per il riscatto della linea da Zagabria a Karlovac; ma dovrà pagare, una volta tanto, al fondo delle obbligazioni la somma di 200.000 (duecentomila) franchi oro per contribuire alla formazione di un fondo di esercizio a disposizione del Comitato degli obbligazionisti.

2. L'annualità globale di 5.800.000 (cinque milioni ottocentomila) franchi oro sopra indicata, sarà versata in franchi oro al fondo degli obbligazionisti, nei termini fissati all'art. 15, alinea 9 per il pagamento del canone minimo. Questa annualità non sarà soggetta ad alcuna ritenuta o riduzione per quasiasi ragione. In particolare fino al termine dell'anno 1947, non avrà luogo la sostituzione del contributo speciale del Regno d'Italia, sulla base del traffico di Trieste, prevista all'art. 15, alinea 17 e 18 ed all'art. 24, alinea 5. Dal 1° gennaio 1948 in poi tale sostituzione sarà ammessa, ma soltanto fino alla concorrenza di 400.000 franchi oro al massimo, cosicchè l'annualità globale, a partire dal 1° gennaio 1948, non potrà mai essere inferiore a 5.400.000 (cinque milioni quattrocentomila) franchi oro.

3. Se il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni volesse far uso del suo diritto di pagare l'annualità globale determinata dal presente articolo, esso dovrà farne dichiarazione nel momento in cui ratificherà il presente accordo (art 52). In questo caso la somma di 200.000 (duecentomila) franchi oro su menzionata, vincolata alla costituzione di un fondo di cassa, sarà da pagarsi entro 15 giorni dall'entrata in vigore del presente accordo. La dichiarazione concernente l'annualità globale di 5,800,000 (cinque milioni ottocentomila) franchi oro sarà irrevocabile ed i suoi effetti si estenderanno a tutta la durata del presente accordo.

4. Se il Regno di Serbi, Croati e Sloveni dovesse far uso del diritto di pagare l'annualità globale, che è riconosciuto nel presente articolo, il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni sarà dispensato di tenere un conto separato come previsto dall'art. 16, alinea 1.

5. Se il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni dovesse far uso del diritto su indicato, il Regno d'Italia avrà il diritto di svincolarsi dagli impegni previsti agli articoli 15 e 24 (salvo il pagamento del contributo speciale sulla base del traffico di Trieste, in conformità dell'art. 15, alinea 15 e dell'art. 24, alinea 5, e salvi i pagamenti giusta le disposizioni dell'art. 15, alinea 13 e 14 e dell'*allegato* all'art. 24) pagando ogni anno una annualità globale di 6,000,000 (sei milioni) di franchi oro.

6. L'annualità globale di 6,000,000 (sei milioni) di franchi oro sopra indicata sarà versata in franchi oro al fondo delle obbligazioni entro i termini fissati all'art. 15, alinea 9 per il pagamento del canone minimo. Questa annualità non sarà soggetta ad alcuna ritenuta nè riduzione per qualsivoglia titolo.

7. Se il Regno d'Italia volesse far uso del suo diritto di pagare l'annualità globale, determinata dal presente articolo, esso dovrà farne la dichiarazione al momento della ratifica del presente accordo (art. 52). Questa dichiarazione sarà irrevocabile ed i suoi effetti si estenderanno a tutta la durata del presente accordo.

8. Se il Regno d'Italia dovesse far uso del diritto di pagare l'annualità globale, esso sarà dispensato dal tenere una contabilità separata, come previsto all'art. 16, alinea 1.

9. Se il Regno d'Italia dovesse far uso del diritto sopra descritto, la Repubblica d'Austria ed il Regno d'Ungheria avranno egualmente il diritto di essere esonerati dagli impegni previsti agli art. 15 e 24, salvo i pagamenti incombenti a questi Stati giusta le disposizioni dell'art. 15, alinea 13 e 14 e dell'*allegato* all'art. 24, pagando una annualità globale, ascendente a 7,850,000 (sette milioni ottocentocinquanta mila) franchi oro per la Repubblica d'Austria ed a 3,425,000 (tre milioni quattrocentoventicinue mila) franchi oro per il Regno d'Ungheria.

10. Queste annualità globali della Repubblica d'Austria e del Regno d'Ungheria saranno versate in franchi oro al fondo delle obbligazioni entro i termini fissati all'art. 15, alinea 9, per il pagamento del canone minimo. Queste annualità non saranno soggette ad alcuna ritenuta nè ad alcuna riduzione per qualsivoglia ragione. In particolare non avrà luogo la sostituzione prevista dall'art. 15, alinea 17 e 18 e dell'art. 24, alinea 5.

11. Il vantaggio accordato al Regno d'Ungheria giusta l'alinea 8 dell'art. 15, troverà applicazione conforme anche se il Regno d'Ungheria dovesse far uso del suo diritto di pagare l'annualità globale. Se dal 22.5% del prodotto lordo della rete ungherese si ricava una somma inferiore a 3,000,000 (tre milioni) di franchi oro, il Regno d'Ungheria non avrà da pagare che 3,125,000 (tre milioni centoventicinque mila) franchi oro di annualità globale. Se dal 22.5% del prodotto lordo della rete ungherese si ricava un importo fra i 3,000,000 (tre milioni) e 3,300,000 (tre milioni trecento mila) franchi oro, il Regno d'Ungheria dovrà pagare la somma così ricavata, più 125,000 (centoventicinquemila) franchi oro. Se dal 22.5% del prodotto lordo della rete ungherese si ricava un importo superiore a 3,300,000 (tre milioni trecentomila) franchi oro, il Regno d'Ungheria dovrà pagare l'annualità globale per intero. La differenza in meno dell'annualità globale, risultante da questa disposizione, sarà versata dal Regno d'Italia. I pagamenti che il Regno d'Italia farà per questo titolo, saranno diffalcati dalla sua annualità globale.

12. Se la Repubblica d'Austria, ovvero il Regno d'Ungheria, intendono di far uso del loro diritto di pagare l'annualità globale, determinata dal presente articolo, essi dovranno farne una dichiarazione al momento della ratifica del presente accordo (art. 52). Queste dichiarazioni saranno irrevocabili ed i loro effetti si estenderanno a tutta la durata del presente accordo.

13. Se la Repubblica d'Austria dovesse far uso del diritto di pagare l'annualità globale, essa sarà dispensata dal tenere un conto separato, come previsto all'art. 16, alinea 1 Se il Regno d'Ungheria dovesse far uso del diritto di pagare l'annualità globale, esso sarà

dispensato dal tenere un conto separato, purchè rinunci al vantaggio previsto dall'alinea 11 di questo articolo.

14. Resta inteso che la garanzia degli Stati per un eventuale *deficit* di esercizio (art. 24) non subisce alcuna modificazione in caso di un pagamento a *forfait*.

15. L'impegno concernente il pagamento complementare previsto all'art. 39, alinea 3, non subisce alcuna modificazione in caso di un pagamento a *forfait*.

Art. 30.

1. Il presente accordo produce novazione dei diritti dei portatori di obbligazioni di priorità e di tagliandi delle obbligazioni della Compagnia. I portatori di queste obbligazioni e di questi tagliandi non possono pretendere alcunchè oltre i diritti che loro sono riconosciuti in virtù del presente accordo.

2. Il presente accordo avrà gli effetti di un accomodamento coattivo e di un concordato omologato; esso sarà quindi obbligatorio per tutti i creditori iscritti o non al bilancio, verificati o non verificati ed anche per i creditori domiciliati fuori dei territori traversati dalle reti della Compagnia. L'ipoteca iscritta sulla rete non sarà valida, che per le somme fissate dal presente accordo, alle condizioni previste dall'art. 43.

3. La totalità degli obbligazionisti sarà rappresentata dagli amministratori che fanno parte del Consiglio di amministrazione della Compagnia in conformità dell'art. 5, alinea 1-*b*).

Questi rappresentanti formano la rappresentanza esclusiva dei portatori di obbligazioni, ed essi soltanto hanno veste per far valere i diritti dei portatori di obbligazioni nei riguardi degli Stati Contraenti e della Compagnia. Per conseguenza i portatori di obbligazioni non possono fare valere individualmente i loro diritti nelle questioni che concernono i diritti comuni dei portatori di obbligazioni.

Art. 31.

1. Il capitale rappresentato dalle obbligazioni di priorità della Compagnia che non sono state ancora sorteggiate fino al 31 dicembre 1922, serie *A, C, O, K, H, I, D, S, T, P, Z, V, F, M, U, X*, (cioè in complesso 3,783,974 titoli, già obbligazioni di priorità 3 %), serie *B*, (210,156 titoli, già obbligazioni di priorità 5 % serie *B*), e serie *W* (193,126 titoli, già obbligazioni di priorità 4 % serie *W*) e cioè in complesso 4,187,256 titoli, obbligazioni di priorità, è fissato nella somma di 471,066,300 franchi oro, di modo che ciascuna di queste obbligazioni di priorità ha per valore nominale 112.50 franchi oro.

2. L'ammortamento di queste obbligazioni si effettuerà in conformità delle disposizioni del presente accordo ed in maniera da ammortizzare ogni anno la quantità di titoli prevista dalla tabella di ammortamento, che fa parte integrante di questo accordo (*Allegato* C), sia mediante libero acquisto sia per mezzo di sorteggio. In questo ultimo caso il valore di rimborso è determinato dalle disposizioni dell'art. 37.

3. Tutte queste obbligazioni, con i loro tagliandi di scadenze posteriori al 1° gennaio 1923, saranno cambiate contro nuovi titoli stilati in conformità alle disposizioni del presente accordo.

4. I sorteggi delle obbligazioni 5 % serie *B*, che ebbero luogo negli anni dal 1919 fino al 1922 inclusivo saranno annullati. D'altronde queste obbligazioni sono state comprese nel numero dei titoli menzionati all'alinea 1.

Allegato.

1. Tutti i portatori di queste obbligazioni saranno invitati con un avviso dal Comitato degli obbligazionisti (art. 34) a presentare le loro obbligazioni, con i tagliandi di scadenza dopo il 1° gennaio 1923 entro un termine da stabilirsi, nei luoghi indicati nell'avviso agli effetti del cambio. La pubblicazione sarà fatta nei luoghi e nei giornali designati dal Comitato.

2. Il cambio sarà fatto titolo per titolo, senza corrispondenza nè di numero nè di serie. Il Comitato potrà consegnare a piacere dei portatori dei tagli da 5, da 10 o da 25 obbligazioni. Le spese di questo cambio saranno a carico degli obbligazionisti.

3. Il testo delle nuove obbligazioni e dei tagliandi sarà redatto secondo il modulo qui unito (*Allegato* D), che forma parte integrante del presente accordo.

Art. 32.

1. Le obbligazioni 4 % serie *E* che non sono state ancora sorteggiate fino al 31 dicembre 1922 (46,795 obbligazioni da 400 marchi valore monetario dell'Impero germanico e 9358 obbligazioni da 2000 marchi, valore monetario dell'Impero germanico) saranno rimborsate in una sola volta. Questo rimborso sarà effettuato al valore nominale sopra indicato.

2. Contemporaneamente saranno rimborsati al loro valore nominale i tagliandi scaduti fino a questa data.

Allegato.

1. Tutti i portatori di obbligazioni 4 % (serie *E*) saranno invitati almeno due mesi prima della scadenza del tagliando, a presentare le loro obbligazioni per il rimborso nei luoghi ed agli sportelli indicati nella notifica, giusta avviso pubblicato dal Comitato degli obbligazionisti.

2. Queste obbligazioni saranno rimborsabili a cominciare dalla data del 1° tagliando che scadrà dopo la pubblicazione di detta notifica.

3. Le obbligazioni 4 % serie *E* cesseranno di fruttare interesse alla data ora indicata, considerata quale termine di scadenza convenuta, e conseguentemente, al momento dell'incasso, tutti i tagliandi non ancora scaduti fino a quel giorno, come pure i recapiti (« talons ») dovranno essere restituiti con i titoli medesimi. L'ammontare dei tagliandi mancanti sarà diffalcato dall'ammontare del capitale da rimborsarsi.

Art. 33.

1. Le somme necessarie per l'ammortamento delle obbligazioni di ogni categoria, e per il pagamento degli interessi correnti come pure il servizio degli arretrati (art. 40), saranno prelevate esclusivamente da un fondo destinato ad assicurare il servizio degli interessi e dell'ammortamento delle obbligazioni della Compagnia delle Ferrovie Danubio-Sava-Adriatico (già Compagnia delle Ferrovie Meridionali).

Questo fondo sarà designato in seguito col titolo « Fondo delle obbligazioni » e sarà costituito in conformità delle disposizioni seguenti.

2. Fatta riserva per i diritti di pegno o di ipoteca, che ai portatori delle obbligazioni nel loro complesso sono attribuiti dal presente accordo, i detti portatori di obbligazioni non possono sollevare pretese, per tutto quanto concerne i loro diritti e le loro rivendicazioni, che sulle risorse del « fondo delle obbligazioni » amministrato dal Comitato indicato all'art. 34.

3. Il « Fondo delle obbligazioni » dovrà far fronte da solo a tutte le richieste concernenti le obbligazioni ed i tagliandi della Compagnia, che potranno essere presentate per qualsivoglia titolo e per qualsivoglia motivo; il « fondo delle obbligazioni » ne sopporterà tutti gli oneri e le conseguenze dirette od indirette.

Art. 34.

Il « fondo delle obbligazioni » è amministrato da un Comitato designato in seguito col nome di « Comitato », composto di 4 rappresentanti degli obbligazionisti, che saranno nominati in conformità dell'art. 30. Una delegazione del Consiglio di amministrazione della Compagnia avrà diritto di assistere alle riunioni del Comitato a titolo consultivo.

Allegato.

1. L'organizzazione e la direzione di tutto il servizio dei titoli incombono al Comitato. Questo Comitato è in particolare incaricato della consegna di nuovi titoli in cambio delle vecchie obbligazioni della Compagnia (art. 31), del rimborso delle obbligazioni 4 % serie *E* (art. 32), del servizio delle obbligazioni e del servizio degli arretrati.

2. Il Comitato non potrà prendere degli impegni al di là delle somme esistenti in cassa.

Art. 35.

Il « Fondo delle obbligazioni » è alimentato nel seguente modo:

1. *a*) In caso di esercizio delle linee da parte degli Stati, dai canoni da pagare dagli Stati in conformità dell'art. 15;

b) in caso di esercizio da parte della Compagnia, delle somme garantite dagli Stati, in conformità dell'art. 24 oltre alla copertura di un eventuale *deficit* d'esercizio.

2. *a*) Dal contributo speciale del Regno d'Italia sulla base del traffico di Trieste in conformità degli articoli 15 e 24;

b) dai pagamenti complementari eventuali per questo contributo in conformità dell'art. 39.

3. Dalle annualità provenienti dalla vendita della linea Zagabria-Karlovac (art. 28), ove non fosse il caso di applicare le disposizioni dell'art. 29.

4. Dagli incassi per interesse del capitale di impianto delle stazioni comuni per proventi delle linee di pedaggio, in conformità degli art. 15 e 24.

5. Dagli interessi intercalari della gestione.

Art. 36.

1. Il pagamento del canone minimo, dovuto o garantito dalla Repubblica d'Austria in virtù del presente accordo, è garantito dal Regno d'Italia fino alla concorrenza di 6.760.000 (sei milioni settecentosessantamila) franchi oro all'anno in complesso come massimo.

2. In vista di questa garanzia il prodotto lordo delle reti della Compagnia in Austria esercitato dallo Stato o dalla Compagnia stessa

sarà destinato al pagamento del canone garantito ed al rimborso delle somme versate a titolo di garanzia.

3. Il vincolo delle entrate lorde è costituito con la firma del presente accordo e diviene efficace con l'entrata in vigore dell'accordo stesso.

4. Le entrate lorde saranno pertanto considerate nella loro totalità quale un deposito dello Stato garante confidato all'amministrazione della rete.

5. Fino a concorrenza della quota parte del « minimo » relativo al trimestre in corso le entrate lorde saranno depositate a questo effetto dall'amministrazione della rete nella Banca designata dallo Stato garante. Il deposito sarà fatto per conto del garante, a favore del quale resterà vincolato, ed il deposito stesso sarà convertito senza dilazione in franchi oro.

6. Lo Stato garante potrà delegare dei funzionari per il controllo dei versamenti e per l'esecuzione dei diritti nascenti dal vincolo su accennato.

7. L'amministrazione della rete in questione potrà disporre liberamente delle entrate lorde incassate nel trimestre in corso, che superino la quota parte trimestrale del « minimo » e delle entrate da incassare, soltanto quando la Banca designata per i depositi avrà confermato di tenere a disposizione dello Stato garante, in oro, sia in dipendenza di depositi effettuati dall'amministrazione della rete, sia in dipendenza di un deposito corrispondente, effettuato dallo Stato attraversato dalla rete in questione, quella parte del minimo che deve essere pagata alla prossima scadenza.

8. Se per una ragione qualunque il pagamento non è fatto alla scadenza fissata dal presente accordo, lo Stato per il quale è prestata la garanzia, sarà costituito in mora dal Comitato degli obbligazionisti.

9. A questo scopo il Comitato rimetterà allo Stato inadempiente, a mezzo di un pubblico ufficiale, un invito che sarà contemporaneamente comunicato al Regio Governo d'Italia nelle mani del Regio Ministro Italiano delle Finanze, partecipandogli l'ammontare non pagato alla scadenza.

10. Se entro 15 giorni dopo l'invito a pagare tale pagamento non è effettuato, il Comitato informerà il Regio Governo d'Italia con lettera raccomandata, invitandolo ad effettuare il pagamento garantito, per conto dello Stato inadempiente.

11. In questo caso le somme depositate alla Banca saranno versate al Comitato degli obbligazionisti per ordine dello Stato garante. Lo Stato garante potrà disporre che « sino a nuovo ordine » ad ogni scadenza il versamento su indicato sia fatto al Comitato a mezzo della Banca depositaria su domanda del Comitato stesso.

12. Se per una causa qualunque il deposito non è sufficiente per il pagamento scaduto, lo Stato garante effettuerà il versamento delle somme corrispondenti alla sua garanzia, entro un termine di 15 giorni, dopo avere ricevuto l'invito al pagamento.

13. Il Comitato informerà il Governo dello Stato inadempiente dei pagamenti effettuati dal Regio Governo d'Italia in base alla garanzia prestata.

14. Col pagamento, in forza della garanzia, lo Stato che avrà pagato, sarà surrogato, nella misura dei pagamenti effettuati, alla Compagnia ed agli obbligazionisti, di fronte allo Stato inadempiente il quale, in difetto di accordi speciali, farà il rimborso nel più breve termine.

15. Sia che all'esercizio della rete sia provveduto dallo Stato, sia che vi provveda la Compagnia, nessun diritto di pegno nè alcun vincolo potranno essere costituiti nei riguardi delle entrate lorde di cui si tratta per altri impegni sulla base di accordi conchiusi o da conchiudere dalla Repubblica d'Austria o dalla Compagnia, nel caso che un simile vincolo od un simile diritto di pegno possano recare pregiudizio ai diritti ed alle garanzie costituite in favore del Regno d'Italia.

16. Il Regno d'Italia è autorizzato a fare notificare le disposizioni su accennate alla Società delle Nazioni per quanto la concerne.

Art. 37.

1. Le risorse annue del fondo delle obbligazioni, in quanto non siano consacrate direttamente al servizio degli arretrati (art. 39 e 40) saranno impegnate ai seguenti fini.

Sino alla concorrenza di 20.600.000 franchi oro (venti milioni seicento mila franchi oro) esse saranno a disposizione del Comitato degli obbligazionisti per coprire le spese di amministrazione (articolo 38) e per assicurare il servizio degli interessi e dell'ammortamento delle obbligazioni. L'ammortamento si effettuerà sia mediante estrazione a sorte, in conformità della tabella di ammortamento allegata al presente accordo, sia mediante libero riscatto ad un prezzo inferiore a quello fissato dalla detta tabella di ammortamento. In caso di ammortamento per sorteggio l'ammontare di rimborso non potrà essere mai inferiore a 60 franchi oro (sessanta franchi oro) per obbligazione. Giusta la tabella di ammortamento qui allegata il valore di rimborso resta tuttavia fissato, fino ad una ulteriore decisione del Comitato a 90 franchi oro (novanta franchi oro) per obbligazione. In corrispondenza di questo valore di 90 franchi oro l'interesse spettante ad ogni obbligazione sarà di 3,60 franchi oro (tre e sessanta franchi oro).

In quanto la somma di 20.600.000 franchi oro non fosse assorbita integralmente dagli impegni suddetti, l'economia in tal guisa realizzata ogni anno contribuirà a formare una riserva speciale di previdenza, a disposizione del Comitato, per assicurare la regolarità del servizio delle obbligazioni o al caso per migliorarle.

2. Le risorse annuali del fondo delle obbligazioni che supereranno questa somma di 20.600 000 franchi oro saranno destinate anzitutto al rimborso dei pagamenti complementari che fossero stati effettuati dal Regno d'Italia a titolo di acconti pagati nello stesso anno di esercizio, in conformità dell'art. 39 del presente accordo, sull'indennità speciale a carico dello Stato medesimo.

3. Se ci fosse ancora un avanzo, i due terzi di questo avanzo saranno messi a disposizione del Comitato degli obbligazionisti, per aumentare l'interesse od il valore di rimborso delle obbligazioni da sorteggiarsi, secondo la decisione del Comitato, senza che possa mai essere sorpassata la somma di 5,40 franchi oro (cinque franchi oro e quaranta centesimi oro) per tagliando o la somma di 112,50 franchi oro (centododici franchi oro e cinquanta centesimi oro) per obbligazione.

4. L'importo rimanente sarà messo a disposizione della Compagnia.

Allegato.

I.

Per ogni anno di esercizio ai sensi degli art. 15 e 24 sarà costituita una gestione separata del fondo delle obbligazioni. Ogni anno di gestione sarà definitivamente chiuso a parte.

II.

1. In quanto l'ammortamento delle obbligazioni abbia luogo per sorteggio, questo sarà fatto nella seconda quindicina di dicembre di ogni anno. Il rimborso dei titoli sorteggiati sarà fatto a principiare dal 1° marzo dell'anno successivo.

2. I numeri delle obbligazioni sorteggiate saranno pubblicati immediatamente dopo il sorteggio, dal Comitato che prescriverà in qual modo saranno da farsi le pubblicazioni.

3. Il primo sorteggio avrà luogo, in quanto non sia divenuto inutile, per effetto del libero riscatto, al più tardi sei mesi dopo il termine fissato per il cambio delle obbligazioni, e comprenderà tutti gli ammortamenti previsti dalla tabella d'ammortamento (allegato C) fino a quel termine. Le obbligazioni sorteggiate devono essere rimborsate alla prossima scadenza dei tagliandi.

4. Con le somme che si avranno disponibili il primo anno per l'ammortamento saranno da rimborsare anzitutto le obbligazioni che saranno state emesse in luogo e vece delle obbligazioni 5 % serie B, sorteggiate negli anni dal 1919 al 1922.

5. Le obbligazioni cessano di essere fruttifere a partire dal termine di rimborso che conta quale giorno di scadenza, e all'atto dell'incasso si dovranno presentare oltre ai titoli originali tutti i tagliandi non scaduti fino a quel giorno, e non staccati, e così pure i recapiti (« talons »). L'ammontare dei tagliandi mancanti sarà diffalcato dal capitale.

III.

1. Ogni obbligazione è munita di due tagliandi per ogni anno. Il primo tagliando sarà pagato al 1° di marzo dell'anno che segue l'anno di gestione.

2. Se dopo chiuso il conto di liquidazione, per l'anno di gestione di cui si tratta esiste ancora un'eccedenza disponibile, per il pagamento degli interessi, tale eccedenza sarà pagata sul secondo tagliando degli interessi complementari.

3. Il Comitato pubblicherà un avviso che determinerà l'ammontare della somma da pagarsi, per ogni tagliando, ed i luoghi e gli sportelli di pagamento, come pure il termine di scadenza del secondo tagliando.

Art. 38.

Le spese di amministrazione comprendono:

A) Le spese del personale ed altre spese della Compagnia, per il Consiglio di amministrazione, per l'Assemblea generale, per il servizio centrale della Compagnia, per la indennità speciale dei membri del Comitato degli obbligazionisti e le altre spese di ogni fatta.

Per far fronte a queste spese il Comitato degli obbligazionisti potrà ogni anno a disposizione della Compagnia una somma di 1.300.000 franchi oro (un milione trecentomila franchi oro) al massimo, pagabile a seconda dei bisogni correnti. La rimunerazione dei membri del Consiglio di amministrazione e l'indennità speciale dei membri del Comitato degli obbligazionisti saranno fissate a mezzo di un accordo fra il Consiglio di amministrazione ed il Comitato.

Al Comitato degli obbligazionisti dovrà essere fornita, circa le spese di amministrazione, ogni opportuna giustificazione.

B) Le spese di personale e le altre dell'amministrazione del «fondo delle obbligazioni» comprese le spese per il personale degli uffici di Parigi e dell'Ufficio di liquidazione («Liquidatur») di Vienna e le pensioni già liquidate o da liquidarsi per il personale degli uffici di Parigi come pure per le pensioni da liquidarsi in avvenire per il personale dell'Ufficio di liquidazione («Liquidatur») di Vienna, nonchè l'ammontare dei diritti d'abbonamento in Francia. Il Comitato degli obbligazionisti, ove lo ritenga opportuno, potrà rivalersi in tutto od in parte di questi diritti sui portatori di obbligazioni, mediante ritenuta di un importo corrispondente dall'ammontare del tagliando. Gli oneri per l'amministrazione del «fondo delle obbligazioni» comprendono anche gli impegni arretrati, che incombono al servizio delle obbligazioni per imposte, e per diritti di abbonamento e per il debito fluttuante della Compagnia in Francia.

Ognuna delle Parti Contraenti sopporterà le spese per la preparazione e per l'esecuzione del presente accordo, da essa incontrate.

Sono a carico del fondo delle obbligazioni:

1° le spese impegnate a nome del Comitato dei portatori di obbligazioni;

2° il rimborso alla Compagnia delle spese anticipate dalla stessa sui mezzi di tesoreria che non appartengono all'esercizio.

Allegato.

Le spese di personale e le altre concernenti la gestione del fondo speciale per l'ammortamento degli arretrati saranno considerate quali spese di amministrazione del «fondo delle obbligazioni».

Art. 39.

1. Il fondo delle obbligazioni comprenderà un fondo speciale per il servizio degli arretrati. I mezzi di questo fondo speciale sono destinati anche al rimborso delle obbligazioni 4 % serie *E* (art. 32) ed alle spese di preparazione e di esecuzione del presente accordo (art. 28) nella misura ritenuta opportuna dal Comitato degli obbligazionisti.

2. Il contributo speciale del Regno d'Italia in relazione al traffico di Trieste, in conformità degli art. 15 e 24, sarà destinato al fondo speciale per tanto tempo, quanto occorrerà per l'ammortamento degli arretrati in conformità delle disposizioni dell'art. 40.

3. Per il periodo di 25 anni a partire dall'entrata in vigore del presente accordo, per il caso che tale contributo speciale del Regno d'Italia non dovesse raggiungere la somma di 4,000,000 di franchi oro all'anno, gli Stati Contraenti dovranno effettuare un pagamento complementare per portare l'ammontare di questo contributo alla somma di 4,000,000 (quattro milioni) di franchi oro all'anno. Tuttavia in esecuzione delle disposizioni dell'art. 37 alinea 2 il pagamento complementare sarà ridotto dell'eventuale eccedenza oltre i 20,000,000 franchi oro del «fondo delle obbligazioni» costituita dai versamenti previsti all'art. 35 alinea 1, 3, 4 e 5.

4. I pagamenti complementari gravano sulla Repubblica d'Austria per il 33,8 %; sul Regno di Ungheria per il 16.5 %; sul Regno d'Italia per il 24.6 %; e sul Regno dei Serbi, Croati e Sloveni per il 25.1 %.

5. Il Regno d'Italia pagherà in ogni caso per la dotazione del fondo speciale per il servizio degli arretrati degli acconti sul totale dei 4,000,000 di franchi oro annui, in quattro rate eguali, scadenti 5 giorni prima della fine di ogni trimestre, per un periodo di 25 anni.

6. I conti fra gli Stati contraenti ed il Comitato degli obbligazionisti saranno regolati ogni anno, dopo la constatazione della quantità di merci in transito per il porto di Trieste, e dopo la verificazione dei conteggi relativi al contributo speciale, da presentarsi dall'amministrazione competente del Regno d'Italia. Questa constatazione e questa verifica saranno fatte dal Comitato dei delegati degli Stati, previsto dall'art. 20, dopo chiusa la gestione del fondo delle obbligazioni.

Allegato.

1. Il conteggio del contributo speciale da versarsi dal Regno d'Italia, in relazione al traffico di Trieste, in conformità degli articoli 15 e 24, sarà presentato alla Compagnia nel termine di 3 mesi dopo la fine di ogni anno di esercizio.

2. Questo conto farà risultare la somma che il Regno d'Italia avrà pagata per completare il contributo speciale alla somma di 4,000,000 di franchi oro per anno.

3. Le somme che per tale titolo staranno a carico degli altri Stati dovranno essere rimborsate all'Italia dagli stessi.

Art. 40.

1. Il rimborso delle obbligazioni ammortizzate dopo il 1° ottobre 1884 e non ancora rimborsate al 31 dicembre 1922 ed il rimborso dei tagliandi delle obbligazioni scaduti dopo il 1° ottobre 1908 fino al 1° ottobre 1922, e non ancora rimborsati al 31 dicembre 1922, sarà fatto in conformità delle disposizioni seguenti.

2. Le obbligazioni ammortizzate ed espresse in franchi francesi saranno rimborsate al valore fissato dalla tabella di ammortamento allegata, e le obbligazioni 4 % serie *E* (comprese le obbligazioni ed i tagliandi arretrati), in ragione del loro valore nominale in marchi germanici.

3. Saranno successivamente rimborsati i tagliandi arretrati con una scadenza fino al 1° luglio 1914 inclusivo, e ciò in ragione dell'importo in franchi francesi, per il quale i tagliandi delle corrispondenti obbligazioni erano pagati prima della guerra.

4. I 9 tagliandi arretrati scaduti dopo il 1° luglio 1914 fino al 1° gennaio 1919 inclusivo, saranno pagati in ragione di 2 franchi oro per tagliando.

5. Gli 8 tagliandi arretrati scaduti dopo il 1° gennaio 1919 fino al 1° gennaio 1923 inclusivo, saranno pagati in ragione di 1.40 franchi oro (un franco e quaranta centesimi oro) per tagliando.

6. Il rimborso di questi tagliandi arretrati, corrispondenti a ciascuna obbligazione, sarà effettuato al prezzo su indicato, in 25 anni, per mezzo di sorteggio delle obbligazioni.

7. Gli eventuali diritti da pagarsi fuori dei confini degli Stati contraenti saranno a carico dei detentori dei tagliandi.

Art. 41.

1. La Compagnia costituisce a favore della totalità dei portatori di obbligazioni un diritto di pegno:

A) sui suoi crediti per le somme ad essa dovute dagli Stati:

a) in caso di esercizio da parte dello Stato, quale canone per l'uso delle linee;

b) in caso di esercizio da parte della Compagnia in dipendenza della garanzia;

B) sulle specie del fondo delle obbligazioni quali esse risultano ad un dato momento;

C) sul credito che discende dal trattato di Budapest dell'11 marzo 1880, relativo alla vendita della linea Zagabria-Karlovac (articolo 28), nel caso che non fossero applicabili le disposizioni dell'art. 29. Il diritto di pegno spettante su questo credito alla totalità dei portatori di obbligazioni, deve essere inscritto quale diritto di pegno sul diritto di ipoteca della Compagnia sulla linea Zagabria-Karlovac.

2. Gli Stati contraenti dichiarano di riconoscere e confermare, ove occorra, la validità del diritto di pegno costituito col presente articolo.

Art. 42.

1. Gli Stati si impegnano a versare direttamente al fondo delle obbligazioni le somme che essi devono pagare in forza del presente accordo. A questo effetto gli Stati faranno i loro versamenti alla banca designata dal Comitato degli obbligazionisti, sia in Francia, sia in uno degli Stati contraenti; fino a nuovo ordine questa banca sarà la Banca di Francia.

2. In caso di ritardo nel pagamento sarà pagato, al fondo delle obbligazioni, un interesse basato sul saggio di sconto della Banca Nazionale Svizzera di Berna aumentato dell'1 %, nonchè l'ammontare delle spese necessarie per l'incasso. In caso di un pagamento per garanzia giusta l'art. 36, questo interesse spetterà allo Stato garante a partire dal momento in cui saranno stati da esso fatti i pagamenti in dipendenza della garanzia e nella misura degli stessi.

Allegato.

1. Se uno Stato all'epoca stabilita non fa fronte agli impegni di pagamento che gl'incombono, il Governo di questo Stato sarà invitato al pagamento dal «Comitato» mediante lettera raccomandata.

2. Le autorità alle quali bisogna indirizzarsi sono in questo momento: per la Repubblica d'Austria, il Ministero federale delle comunicazioni; per il Regno d'Ungheria, il Regio Ministero del commercio; per il Regno d'Italia, il Regio Ministero delle finanze; e per il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, il Regio Ministero delle finanze.

Art. 43.

1. L'iscrizione attuale del diritto di pegno e di ipoteca per la totalità dei crediti degli obbligazionisti è cancellata dal libro ferroviario.

2. In conformità dell'art. 13 di questo accordo ogni rete della Compagnia è gravata del diritto di esercizio da parte dello Stato, con prevalenza assoluta di fronte a qualunque diritto di servitù, di pegno e di ipoteca.

3. Inoltre in garanzia della corrispondente parte dei crediti della totalità dei portatori di obbligazioni tali quali detti crediti risultano dal presente accordo, ogni rete della Compagnia, con gli accessori e con il materiale rotabile destinato a questa rete, è gravata di un diritto di pegno e d'ipoteca con grado immediatamente successivo al diritto di esercizio da parte del rispettivo Stato, come segue:

a) la rete sita nel Regno dei Serbi, Croati e Sloveni da un diritto di pegno e di ipoteca per un credito fino alla concorrenza di franchi oro 118,237,641.30 (centodiciotto milioni duecentotrentasette mila seicentoquarantuno franchi oro e trenta centesimi);

b) la rete sita nella Repubblica d'Austria, la rete sita nel Regno d'Ungheria e la rete sita nel Regno d'Italia da un diritto di pegno e di ipoteca cumulativo, per un credito fino alla concorrenza di franchi oro 352,828,658.70 (trecentocinquantadue milioni ottocentoventotto mila seicentocinquantotto franchi oro e settanta centesimi).

2. Il Comitato degli obbligazionisti, agendo quale rappresentante dei portatori delle obbligazioni nella loro totalità, avrà veste per esercitare, in loro nome, i diritti di pegno e d'ipoteca costituiti come sopra, alle condizioni seguenti:

Se una delle Parti contraenti non versasse ad una delle scadenze fissate dal presente accordo le somme di cui essa è responsabile verso il « fondo delle obbligazioni », il Comitato degli obbligazionisti dovrà anzitutto costituire questo Stato in mora, e potrà farlo mediante semplice atto stragiudiziale, notificato all'autorità competente nel detto Stato (vedi allegato all'art. 42 del presente accordo).

Se malgrado questa costituzione in mora, la Compagnia o lo Stato in questione non dovesse effettuare il pagamento in un termine di 15 giorni dopo la data della scadenza che era stata prevista per il pagamento, il Comitato degli obbligazionisti potrà esercitare immediatamente i diritti suddetti di pegno e di ipoteca, con le modalità seguenti:

a) in quanto si tratti di un pagamento di cui sia debitore il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, il Comitato degli obbligazionisti eserciterà i diritti di pegno e di ipoteca costituiti all'alinea 3-*a*) del presente articolo sulla rete che attraversa il territorio di questo Stato;

b) in quanto si tratti di un pagamento di cui sieno responsabili o la Repubblica d'Austria o il Regno d'Ungheria o il Regno d'Italia, il Comitato degli obbligazionisti eserciterà i detti diritti di pegno e di ipoteca come segue:

1° fino a concorrenza dell'intero ammontare delle somme scadute e non pagate, di cui lo Stato inadempiente sarà responsabile verso il « fondo delle obbligazioni », il Comitato degli obbligazionisti potrà esercitare il diritto di pegno e d'ipoteca cumulativo, costituito all'alinea 3-*b*) del presente articolo sulla rete che attraversa il territorio di questo Stato;

2° sino alla concorrenza dell'importo di cui lo Stato inadempiente sarà responsabile verso il fondo delle obbligazioni, per il canone minimo scaduto e non pagato, oppure se il detto Stato avesse fatto uso del suo diritto al « forfait » sino alla concorrenza dell'importo corrispondente ai detti canoni minimi scaduti e non pagati, il Comitato potrà esercitare il diritto di pegno e di ipoteca cumulativo costituito all'alinea 3-*b*) del presente articolo, sulle reti attraversanti gli altri due Stati.

Il Comitato degli obbligazionisti potrà esercitare nello stesso tempo i diritti che gli sono così riconosciuti, tanto sulla rete situata sul territorio dello Stato inadempiente (*b*-1), quanto sulle reti site sul territorio dei due altri Stati (*b*-2).

Se in conseguenza dell'esercizio di questo diritto di pegno e di ipoteca cumulativo, dovessero essere effettuati dei pagamenti al fondo delle obbligazioni, da uno o da due degli Stati indicati all'alinea 4-*b*) per un altro di questi Stati, lo Stato che avrà pagato sarà di pieno diritto surrogato agli obbligazionisti in tutti i loro crediti e i loro diritti di pegno e di ipoteca iscritti a profitto della totalità dei portatori di obbligazioni sulla rete sita sul territorio dello Stato o degli Stati inadempienti e ciò per un credito eguale all'ammontare della somma pagata più interessi e spese. Se il pagamento dovesse essere effettuato da due Stati la surroga nei crediti, e nei diritti di pegno e di ipoteca dei portatori di obbligazioni avrà luogo a profitto di ciascuno di questi Stati nella proporzione dei pagamenti da essi rispettivamente effettuati.

5. L'esercizio di questi diritti di pegno è escluso in altri casi.

6. Gli Stati contraenti dichiarano di riconoscere e di confermare, ove occorresse, la validità dei diritti di pegno e di ipoteca costituiti dal presente accordo.

Art. 44.

1. Il libro ferroviario per le antiche linee austriache della Compagnia tenuto dal Tribunale degli affari civili di Vienna ed il libro centrale delle ferrovie tenuto a Budapest per le antiche linee ungheresi della Compagnia saranno sostituiti nel seguente modo.

2. In ognuno degli Stati territorialmente interessati sarà istituito per la rete della Compagnia sita sul suo territorio un libro ferroviario. Nel libro ferroviario, da istituire a Vienna per la rete austriaca, si dovranno tenere un foglio per la rete principale della Compagnia e dei fogli distinti per ciascuna delle ferrovie d'interesse locale da Liesing a Kaltenleutgeben, da Mödling a Hinterbrühl e da Spialfeld a Radkersburg.

3. La ragione sociale e la sede della Compagnia, come pure il suo diritto di proprietà sulla rete, con i diritti che scaturiscono dalle sue concessioni, con le modificazioni apportate dal presente accordo, ed il diritto di devoluzione a favore dello Stato, dovranno iscriversi nei libri ferroviari.

4. Si iscriverà nel foglio delle passività del libro ferroviario in primo grado il diritto di esercizio dello Stato, come servitù d'uso (art. 13), con prevalenza assoluta di fronte a qualunque diritto di servitù di pegno o d'ipoteca, e subito dopo in secondo grado il diritto di pegno e d'ipoteca spettante ai portatori di obbligazioni, giusta l'art. 43.

5. Gli immobili che fanno parte della rete, i diritti di servitù appartenenti alla rete, e gli oneri reali che gravano sulla rete, dovranno anche essere iscritti. A tale fine si dovrà uniformarsi alle iscrizioni del libro ferroviario a Vienna o del libro centrale di Budapest, tenendo conto delle modificazioni verificatesi nel frattempo.

Art. 45.

1. Per l'esecuzione di quest'accordo è stabilito che per franco oro s'intenda la moneta d'oro del peso e del titolo dell'Unione latina (convenzione del 6 novembre 1885), vale a dire la ventesima parte di un pezzo d'oro che pesi grammi 6,45161, al titolo di 900/1000 d'oro fino.

2. S'intende inoltre che avranno effetto liberatorio i pagamenti effettuati sia in franchi oro che in moneta dei paesi dove la circolazione dell'oro sia effettiva, e dove di conseguenza non esista corso forzoso.

In quest'ultimo caso i pagamenti effettuati nelle dette monete saranno ammessi in base alla parità esatta dell'oro fino che esse contengono, con il franco oro dell'Unione latina.

3. Saranno egualmente accettate in pagamento le rimesse di effetti commerciali, di cambiali o di *chèques* tratti su paesi dove circola effettivamente l'oro nei quali non esista il corso forzoso nè alcuna restrizione alla circolazione dell'oro. S'intende che i detti effetti commerciali, cambiali e *chèques* dovranno essere stilati in moneta aurea del paese dove sono pagabili. Essi saranno accettati, come nel caso su accennato, in base alla parità esatta della moneta nella quale essi sono stilati, con il franco oro dell'Unione latina. I detti effetti di commercio, le cambiali od i *chèques* non saranno naturalmente liberatori che quando potrà essere definitivamente effettuato il loro incasso.

4. I Governi avranno, sotto la riserva indicata alla linea 5 del presente articolo, la facoltà di liberarsi pagando a Parigi, in moneta legale francese, l'equivalente dei franchi oro suindicati della Unione latina. La conversione in moneta legale francese del franco oro dell'Unione latina sarà effettuato sulla base dei corsi medi (dell'oro fino e del franco francese) della Borsa di Londra per un periodo di 10 giorni, di cui l'ultimo precederà di giorni 8 quello del pagamento degli Stati. I Governi avranno quindi da pagare in moneta legale francese una somma eguale a quella ch'essi avrebbero dovuto sborsare se avessero comperato a Londra, al corso medio di questo periodo di 10 giorni, sia dell'oro fino sia delle divise, come è detto all'alinea 3° di questo articolo, per un amontare di franchi oro dell'Unione latina corrispondente al pagamento loro incombente.

5. Il Comitato degli obbligazionisti si riserva il diritto di limitare la facoltà prevista all'alinea 4 ad una quota, che esso determinerà a seconda delle prevedibili esigenze del servizio delle obbligazioni in Francia e si impegna di indicare agli Stati 40 giorni prima di ogni scadenza dei pagamenti degli Stati, le monete legali che esso accetterà per la differenza che non fosse da pagare in franchi francesi. Il pagamento in queste ultime monete sarà fatto in conformità delle disposizioni previste all'alinea 4 per i pagamenti in franchi francesi.

6. Se i Governi dovessero effettuare una parte dei loro pagamenti secondo le disposizioni degli alinea 1, 2 e 3 del presente articolo le disposizioni degli alinea 4 e 5 si applicheranno al resto del pagamento.

7. Se alla data di uno di questi pagamenti non vi fosse alcun paese con circolazione effettiva e libera dell'oro, il pagamento sarebbe effettuato in franchi francesi tenendo conto dell'aggio dell'oro fino in confronto della moneta legale francese, sia che quest'aggio venga stabilito direttamente sia che venga calcolato tenendo conto dei cambi.

8. I Governi, la Compagnia ed il Comitato degli obbligazionisti si impegnano sin d'ora a sottomettere immediatamente ogni eventuale controversia relativa all'applicazione del presente articolo al giudizio arbitrale del Governatore della Banca d'Inghilterra, impegnandosi in pari tempo ad accettarne e ad eseguirne senz'altro la decisione.

9. Se le diverse disposizioni del presente accordo concernenti la conversione delle monete di paesi in franchi oro non fossero eseguibili nel senso letterale della relativa disposizione a seguito di effettivi impedimenti, esse saranno effettuate secondo gli accordi da conchiudersi fra le Parti interessate nel modo più atto a corrispondere allo spirito di queste disposizioni. Le eventuali contro-

versie saranno regolate secondo le disposizioni dell'alinea 8 di quest'articolo.

10. S'intende che per calcolare il corso del cambio secondo le differenti disposizioni del presente accordo il corso medio ufficiale deve servire come base di calcolo. Se non vi fosse un corso medio ufficiale si prenderà come base di calcolo la media fra l'offerta e la domanda.

Art. 46.

Per tutte le opposizioni ed i reclami in materia di obbligazioni e di tagliandi distrutti, perduti o rubati, viene eletto domicilio a nome di tutti i portatori a Parigi presso il Comitato degli obbligazionisti. Conseguentemente in futuro in materia di opposizioni e di reclami per le obbligazioni e per i tagliandi della Compagnia distrutti, perduti o rubati saranno applicabili la legge e la giurisdizione determinate da questa elezione di domicilio.

Il Comitato degli obbligazionisti conchiuderà un accordo con la Compagnia per prendere le disposizioni necessarie allo scopo di assicurare praticamente l'esecuzione del presente articolo, particolarmente per quanto concerne l'applicazione del nuovo regime in relazione al regime precedentemente in vigore.

Art. 47.

1. Il diritto al rimborso delle obbligazioni che secondo le precedenti disposizioni fossero da rimborsarsi e che essendo state sorteggiate non saranno presentate al rimborso entro 30 anni dopo la data fissata per il rimborso, sarà prescritto.

2. Per i tagliandi questo termine è di 5 anni.

3. Per i titoli e per i tagliandi il pagamento dei quali è scaduto prima del 1° luglio 1914 od a questa data, il termine di prescrizione è prolungato di 9 anni.

Art. 48.

1. Il presente accordo e gli atti necessari alla sua esecuzione saranno esenti da ogni imposta, diritto o tassa.

2. La Compagnia non ha da pagare che le imposte e le sovraimposte, i diritti, le tasse ed i pagamenti per prestiti forzosi come pure i pagamenti della stessa natura che si riferiscono alla proprietà, i cui redditi non alimentino il «fondo delle obbligazioni», o che si riferiscono ai redditi della sua proprietà e ad altre rendite, in quanto le stesse non alimentino il detto fondo; in particolare le somme menzionate all'art. 35 ed i risultati della gestione del «fondo delle obbligazioni» non saranno soggetti in alcun caso ad oneri di questa natura. Tuttavia il diritto annuo di manomorta od ogni altra imposta che incida il capitale impiegato nel paese in questione, sarà pagato, ed, in quanto tale diritto si riferisca all'esercizio della ferrovia, esso sarà pagato a carico dell'esercizio.

3. Gli Stati contraenti si metteranno d'accordo per evitare che gli stessi oggetti, prodotti o redditi, quando sieno sottoposti, giusta il presente accordo, a delle imposte, sieno colpiti da imposta da due o più Stati ad un tempo. Ciononpertanto si stabilirà sin d'ora il principio che nessuno Stato colpirà con imposte il reddito delle azioni indicate nell'art. 49, alinea 2, in quanto questo reddito provenga da un altro Stato territorialmente interessato.

4. A meno che ciò non sia previsto dal presente accordo, la Compagnia non dovrà essere sottoposta da alcuno Stato a delle disposizioni speciali in materia di imposta, che non sieno in vigore per tutte le società anonime in detto Stato.

5. La Compagnia pagherà a titolo di partecipazione agli utili, allo Stato che non esercita la rete, 25 % (venticinque per cento) del prodotto netto eccedente la somma garantita (art. 24). Tale eccedenza non sarà soggetta ad imposte, a sovraimposte, a diritti o ad altre tasse. La partecipazione agli utili non avrà luogo fino a che il reddito sarà impiegato per i versamenti da farsi agli Stati in conformità agli articoli 24 e 25.

6. Come base per un'eventuale determinazione dell'imposta minima (paragr. 100, alinea 2, P. St. G.) sarà preso in luogo degli elementi menzionati nella legge il valore della proprietà della Compagnia (escluso il «fondo delle obbligazioni») nelle industrie, in valori e saldi debitori, alla condizione che di questi valori non sia da tener conto per la base su indicata se non in quanto la determinazione delle imposte su questi valori o sui loro redditi non sia riservata, secondo le disposizioni della convenzione indicata all'alinea 3 di questo articolo, ad un altro degli Stati contraenti.

Art. 49.

1. Se il Consiglio di amministrazione dovesse decidere, pur rispettando le prescrizioni legali, di trasferire il patrimonio privato della Compagnia ad una o più società anonime da creare, gli Stati daranno il loro consenso in quanto le leggi del paese esigessero codesta approvazione. A causa di ciò la Compagnia non avrà da pagare nè imposte nè tasse nè altri diritti di qualsiasi genere.

2. Per tutta la durata del presente accordo ogni Stato applicherà nel determinare le imposte sul reddito delle azioni di proprietà della Compagnia — in quanto sarà ammissibile una tale imposta — le disposizioni di legge più favorevoli attualmente in vigore per una qualunque categoria di azioni di portafoglio, a meno che non si dovessero applicare in seguito di una modificazione delle relative leggi delle disposizioni ancora più favorevoli.

Art. 50.

1. Le controversie relative all'interpretazione od all'esecuzione del presente accordo saranno risolte da arbitri. L'attore ed il convenuto sceglieranno un arbitro per ciascuno. Se i portatori di obbligazioni sono attori o convenuti la scelta di un arbitro è fatta dalla rappresentanza degli obbligazionisti (art. 30). Se vi sono più attori o più convenuti essi dovranno mettersi d'accordo per un arbitro per tutti gli attori e per un arbitro per tutti i convenuti. Gli arbitri così scelti nominano a loro volta un Presidente. Se gli attori od i convenuti non si mettono d'accordo per un arbitro ovvero se gli arbitri non si mettono d'accordo per un Presidente, il Presidente della Società delle Nazioni nomina l'arbitro od il Presidente. Il Presidente del Tribunale arbitrale fissa la sede del Tribunale arbitrale e la procedura da seguire.

2. Le decisioni del Tribunale arbitrale non sono soggette a ricorso.

3. Questo Tribunale arbitrale è anche competente per risolvere tutte le controversie sulle quali è chiamato a giudicare il Tribunale arbitrale previsto al paragr. 60 dell'atto di concessione del 28 settembre 1858 e quindi esso sostituisce questo Tribunale.

Art. 51.

Il presente accordo è conchiuso per il periodo dal 1° gennaio 1923 fino al termine dell'anno 1968.

Art. 52.

1. Il presente accordo sarà ratificato al più presto possibile. Ogni Stato rimetterà la ratifica al Regio Governo d'Italia, per cura del quale ne sarà dato avviso alle Alte Parti firmatarie.

2. Le ratifiche rimarranno depositate negli archivi del Regio Governo d'Italia.

3. Il presente accordo entrerà in vigore al momento dell'ultima ratifica con effetto dal 1° gennaio 1923.

In fede di che, i rappresentanti qui appresso hanno firmato il presente accordo e gli hanno apposto i loro suggelli.

Fatto a Roma, il 29 marzo 1923 in francese ed in italiano in un solo esemplare, che rimarrà depositato negli archivi del Governo del Regno d'Italia e le spedizioni autentiche del quale saranno rimesse ai Governi di tutte le Potenze rappresentate alla Conferenza come pure alla Compagnia ed al Comitato che rappresenta i portatori di obbligazioni.

La traduzione italiana è fatta per cura del Governo del Regno d'Italia e la concordanza con l'originale ne sarà certificata.

Per la Repubblica d'Austria:
MÜLLER MARTINI.
POLLAK.

Per il Regno d'Ungheria:
TELESZKY.

Per il Regno d'Italia:
IMPERIALI.

Per il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni:
Ing. Ran. M. AVRAMOVITCH.

Per la Compagnia Südbahn-Gesellschaft:
WEBER.
FALL.

Per il Comitato che rappresenta i portatori delle obbligazioni:
G. DE VELLEFREY.
G. RENDU.

ALLEGATO A.

1. La ripartizione del materiale rotabile tra le reti, come previsto all'art. 12 dell'accordo per la riorganizzazione della Südbahn deve effettuarsi sulla base seguente:

Austria	33,8 %
Ungheria	16,5 %
Italia	24,3 %
Regno S. C. S.	25,1 %
Riservato	0,3 %

La ripartizione sarà fatta tenendo conto delle disposizioni del paragrafo 9 del presente allegato.

2. L'Italia è disposta a cedere interamente la quota parte del materiale rotabile spettante alla rete italiana della Compagnia, alle Amministrazioni esercenti le altre reti.

La cessione è fatta a queste amministrazioni collettivamente.

Per quanto riguarda la ripartizione di questo materiale rotabile una convenzione speciale sarà conchiusa fra le tre Amministrazioni esercenti le reti austriaca, ungherese, serbo-croato slovena. In questa convenzione le Amministrazioni interessate prenderanno in considerazione, nella ripartizione, le esigenze del servizio.

L'Italia è disposta a cedere le locomotive e veicoli suddetti contro pagamento di un prezzo corrispondente al valore attuale del materiale. Questo valore sarà fissato dalla Commissione tecnica di ripartizione secondo le norme fissate al paragrafo 9 del presente allegato.

Il pagamento del prezzo determinato in tal modo avrà luogo in contanti sia in una sola volta e immediatamente, sia per mezzo di annualità calcolate sulla base di un periodo di ammortamento di 30 anni e di un tasso di interesse del 5 % all'anno. Sia nel caso di un pagamento in una sola volta, sia nel caso di pagamento per annualità, l'interesse nella misura sopra stabilita decorrerà dal giorno a cominciare dal quale avrà effetto l'accordo per la riorganizzazione della Südbahn. Queste condizioni sono valevoli solamente nel caso di cessione totale del parco completo del materiale rotabile spettante alla rete italiana. Nel caso in cui le amministrazioni delle altre reti non volessero ritirare la totalità del parco spettante alla rete italiana, l'Italia si riserva o di ritirare la sua quota parte di materiale, oppure di cedere la parte richiesta dalle altre reti a condizioni da stabilirsi.

I pagamenti devono essere effettuati all'Amministrazione delle Ferrovie Italiane dello Stato.

3. Le amministrazioni esercenti le reti austriaca, ungherese, serbo, croata e slovena, dovranno comunicare all'Amministrazione della rete italiana, la loro decisione in merito alla cessione suddetta, entro due mesi dall'entrata in vigore del regime definitivo.

4. I pezzi di ricambio sono da ripartire egualmente secondo le disposizioni dell'art. 12 dell'accordo per la riorganizzazione della Südbahn.

5. L'Italia si riserva, in ogni caso, di reclamare la parte dei pezzi di ricambio necessaria pel materiale rotabile tipo Südbahn in servizio sulla rete italiana e di lasciare il materiale residuo che le spetterebbe, a disposizione delle altre reti. Questo materiale dovrà però essere pagato all'Italia immediatamente e non sulla base di annualità.

6. I modelli ed i disegni saranno ripartiti dalla Commissione tecnica in modo equo, prendendo in considerazione la ripartizione del materiale rotabile.

7. La ripartizione del materiale rotabile sarà fatta sulla base delle registrazioni al 1° giugno 1922 in quanto tale materiale apparteneva alla Compagnia alla data suddetta e si trovava a quella data a sua disposizione.

Le disposizioni del presente allegato per la ripartizione sono da applicare anche al materiale rotabile considerato come disperso al 1° giugno 1922 e posteriormente ritrovato.

Si prenderà in considerazione, nella ripartizione, il materiale fuori servizio.

8. La Commissione tecnica per la ripartizione del materiale sarà composta di due membri per ogni Stato contraente, due membri per la Compagnia. Resta inteso che gli Stati e la Compagnia avranno ciascuno un solo voto.

I tre direttori di esercizio della Compagnia delle reti dell'Austria, Ungheria e Regno Serbo, Croato e Sloveno, oppure i loro rappresentanti, possono partecipare ai lavori della Commissione con voto consultivo.

La sede della Commissione sarà a Vienna presso la Compagnia.

La prima convocazione sarà fatta a cura della Compagnia.

9. Per stabilire il valore del materiale che deve essere ripartito secondo questo valore, la Commissione tecnica applicherà le regole seguenti:

a) Si prenderà innanzi tutto il prezzo effettivo di acquisto in corone-oro al cambio della data di acquisto e vi si aggiungerà il valore in corone-oro di quei lavori che costituiscano una trasformazione oppure una ricostruzione aventi per scopo un miglioramento del materiale.

Il valore così calcolato è detto *valore iniziale*;

b) Si applicherà per tutto il materiale una riduzione dell'1,5 % (uno e mezzo per cento) sul valore iniziale per ogni anno decorso dalla data di acquisto. Il valore così risultante sarà il *valore attuale* del materiale al momento della ripartizione.

Tuttavia questo valore non potrà essere fissato in nessun caso in una misura inferiore al 30 % (trenta per cento) del valore iniziale per le locomotive e del 36 % (trentasei per cento) del valore iniziale per le vetture, bagagliai e carri.

10. Il valore attuale dei pezzi di ricambio sarà calcolato dalla Commissione tecnica mediante stima sulla base del peso.

11. Le disposizioni dell'accordo che si riferiscono all'uso del materiale rotabile sulla rete esercitata dal relativo Stato non saranno applicabili al materiale venduto dall'Italia.

12. La Commissione tecnica avrà la facoltà nell'applicazione delle disposizioni dell'allegato presente di interpretarle estensivamente ove occorresse, purchè sia raggiunta l'unanimità dei voti.

ALLEGATO *B*.

Premesso che nell'allegato *A*, § 2, il Regno d'Italia dichiara di essere disposto a cedere intieramente la quota del materiale rotabile che sarebbe da assegnarsi alla rete italiana della Compagnia, alle Amministrazioni che esercitano le altre reti;

la Compagnia conchiuderà con il Regio Governo d'Italia su richiesta da farsi dal detto Governo entro tre mesi, dopo entrato in vigore il presente accordo, la seguente

CONVENZIONE.

1. La Compagnia dichiara di aver venduto al Regno d'Italia che ha acquistato il materiale rotabile da assegnarsi alla rete italiana della Compagnia giusta l'allegato *A* dell'accordo concernente la riorganizzazione amministrativa e tecnica della Compagnia.

La cessione della proprietà di questo materiale avrà luogo nel momento in cui la ripartizione del materiale sarà compiuta, giusta le disposizioni dell'allegato *A* dell'art. 12 dell'accordo su accennato ed in cui il materiale assegnato alla rete italiana sarà stato precisato.

2. Il controvalore sarà determinato dal valore attuale del materiale rotabile trasferito. Questo valore sarà identico a quello che sarà fissato quale valore attuale dalla Commissione tecnica secondo le disposizioni dell'allegato *A*.

3. Il controvalore del materiale rotabile di cui la Compagnia trasferisce la proprietà al Regno d'Italia è compreso nel canone che il Regno d'Italia pagherà per l'esercizio della rete della Südbahn che attraversa il suo territorio e nell'impegno al quale il Regno d'Italia deve far fronte in forza della garanzia stabilita all'art. 24 dell'accordo per la riorganizzazione amministrativa e tecnica della Südbahn.

Il canone da pagarsi od al caso le somme da garantirsi dal Regno d'Italia per la rete italiana, non subiranno quindi alcuna riduzione.

4. Nel caso che il Regno d'Italia dovesse rendere la rete alla Compagnia, nulla sarà mutato nè nei rapporti nascenti dalla presente convenzione o dall'allegato su indicato, fra il Regno d'Italia e gli Stati che avranno acquistato il materiale rotabile, che gli sarà stato assegnato, nè nei rapporti fra il Regno d'Italia e la Compagnia.

S'intende che pertanto il Regno d'Italia abbuonerà in questo caso il 5 % all'anno del valore del materiale rotabile venduto a vantaggio del conto di esercizio della rete italiana della Compagnia.

ALLEGATO *C*.

TABELLA DI AMMORTAMENTO

(sulla base di un saggio di rimborso di 90 franchi oro per obbligazione e di un saggio d'interesse di 3.60 franchi oro per tagliando).

Anno	Obbligazioni in circolazione al principio dell'anno	Interesse	Ammortamento	Totale	Obbligazioni da rimborsare	Totale delle obbligazioni rimborsate fino alla fine dell'anno
	Obbligazioni	Franchi oro	Franchi oro	Franchi oro	Obbligazioni	Obbligazioni
1923.	4,187,256	15,074,121.60	2,970,360 —	18,044,481.60	33,004	33,004
1924.	4,154,252	14,955,307.20	3,089,160 —	18,044,467.20	34,324	67,328
1925.	4,119,928	14,831,740.80	3,212,730 —	18,044,470.80	35,697	103,025
1926.	4,084,231	14,703,231.60	3,341.250 —	18,044,481.60	37,125	140,150
1927.	4,047,106	14,569,581.60	3,474,990 —	18,044,571.60	38,611	178,761
1928.	4,008,495	14,430,582 —	3,613,860 —	18,044,442 —	40,154	218,915
1929.	3,968,341	14,286,027.60	3,758,490 —	18,044,517.60	41,761	260,676
1930.	3,926,580	14,135,688 —	3.908,790 —	18.044,478 —	43,431	304,107
1931.	3,883,149	13,979,336.40	4,065,210 —	18,044,546.40	45,169	349,276

Anno	Obbligazioni in circolazione al principio dell'anno	Interesse	Ammortamento	Totale	Obbligazioni da rimborsare	Totale delle obbligazioni rimborsate fino alla fine dell'anno
	Obbligazioni	Franchi oro	Franchi oro	Franchi oro	Obbligazioni	Obbligazioni
1932.	3,837,980	13,816,728 —	4,227,750 —	18,044,478 —	46,975	396,251
1933.	3,701,005	13,647,618 —	4,396,860 —	18,044,478 —	48,854	445,105
1934.	3,742,151	13,471,743.60	4,572,810 —	18,044,553.60	50,809	495,914
1935.	3,691,342	13,288,831.20	4,755,600 —	18,044,431.20	52,840	548,754
1936.	3,638,502	13,098,607.20	4,945,950 —	18,044,557.20	54,955	603,709
1937.	3,583,547	12,900,769.20	5,143,680 —	18,044,449.20	57,152	660,861
1938.	3,526,395	12,695,022 —	5,349,510 —	18,044,532 —	59,439	720.300
1939.	3,466,956	12,481,041.60	5,563,440 —	18,044,481.60	61,816	782,116
1940.	3,405,140	12,258,504 —	5,786,010 —	18,044,514 —	64,289	846,405
1941.	8,340,851	12,027,063.60	6,017,400 —	18,044,463.60	66,860	913,265
1942.	3,273,991	11,786,367.60	6,258,150 —	18,044,517.60	69,535	982,800
1943.	3,204,456	11,536,041.60	6,508,440 —	18,044,481.60	72,316	1,055,116
1944.	3,132,140	11,275,704 —	6,768,810 —	18,044,514 —	75,209	1,130,325
1945.	3,056,931	11,004,951.60	7,039,530 —	18,044,481.60	78,217	1,208,542
1946.	2,978,714	10,723,370.40	7,321,140 —	18,044,510.40	81,346	1,289,888
1947.	2,897,368	10,430,524.80	7,614,000 —	18,044,524.80	84,600	1,374,488
1948.	2,812,768	10,125,964.80	7,918,470 —	18,044,434.80	87,983	1,462,471
1949.	2,724,785	9,809,226 —	8,235,270 —	18,044,496 —	91,503	1,553,974
1950.	2,633,282	9,479,815.20	8,564,670 —	18,044,485.20	95,163	1,649,137
1951.	2,538,119	9,137,228.40	8,907,300 —	18,044,528.40	98,970	1,748,107
1952.	2,439,149	8,780,936.40	9,263,610 —	18.044,546.40	102,929	1,851,036
1953	2,336,220	8,410,392 —	9,634,050 —	18,044,442 —	107,045	1,958,081
1954.	2,229,175	8,025,030 —	10,019,520 —	18,044,550 —	111,328	2,069,409
1955.	2,117,847	7,624,249.20	10,420,200 —	18,044,449.20	115,780	2,185,189
1956.	2,002,067	7,207,441.20	10,837,080 —	18,044,521.20	120,412	2,305,601
1957.	1,881,655	6,773,958 —	11,270,520 —	18,044,478 —	125,228	2,430,829
1958.	1,756,427	6,323,137.20	11,721,330 —	18,044,467.20	130,237	2,561,066
1959.	1,626,190	5,854,284 —	12,190,230 —	18,044,504 —	135,447	2,696,513
1960.	1,490,743	5,336,674.80	12,677,850 —	18,044,524.80	140,865	2,837,378
1961.	1,349,878	4,859,560.80	13,184,910 —	18,044,470.80	146,499	2.983.877
1962.	1,203,379	4,332,164.40	13,712,310 —	18,044,474.40	152,359	,136,236
1963.	1,051,020	3,783,672 —	14,260,860 —	18,044,532 —	158,454	3,294,690
1964.	892,566	3,213,237.60	14,831,280 —	18,044.517.60	164,792	3,459,482
1965.	727,774	2,619,986.40	15,424,470 —	18,044,456.40	171,383	3,630,865
1966.	556,391	2,003,007.60	16,041,510 —	18,044,517.60	178,239	3,809,104
1967.	378,152	1,361,347.20	16,683,120 —	18,044,467.20	185,368	3,994,472
1968.	192,784	694,022.40	17,350,560 —	18,044,582.40	192,784	4,187,256

ALLEGATO *D*.

Compagnia delle ferrovie Danubio-Sava-Adriatico (già Compagnia delle Ferrovie Meridionali). Sede sociale a Vienna (Austria).

Emissione di 4.187.256 obbligazioni emesse in esecuzione dell'accordo conchiuso a Roma il 29 marzo 1923 fra la Repubblica d'Austria, il Regno d'Ungheria, il Regno d'Italia, il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni e la Compagnia, con intervento del Comitato che rappresenta i portatori di obbligazioni in applicazione dell'art. 320 del trattato di pace di S. Germano e dell'art. 304 del trattato di pace di Trianon.

OBBLIGAZIONI AL PORTATORE A REDDITO VARIABILE.

Questa obbligazione frutta interessi in conformità delle disposizioni dell'accordo di Roma del 29 marzo 1923.

In conformità delle disposizioni di questo accordo essa è rimborsabile in 46 anni, a mezzo di sorteggio, in ragione di 60 franchi in moneta d'oro dell'Unione latina al minimo, e di 112.50 franchi di moneta d'oro dell'Unione latina al massimo.

N. . . . . .

GODIMENTO DAL 1° GENNAIO 1923.

Il Comitato degli obbligazionisti stabilito a Parigi in virtù dell'accordo sopra citato di Roma, indicherà le Casse di pagamento in Francia e fuori di Francia, per il servizio dell'interesse e del rimborso.

* * *

Tutte le disposizioni applicabili a questa emissione sono regolate dall'accordo di Roma del 29 marzo 1923, sopra indicato, particolarmente per quanto concerne le condizioni d'interesse e d'ammortamento, sia per sorteggio sia per riscatto, per quanto concerne le garanzie accordate dagli Stati contraenti, le garanzie ipotecarie, le condizioni di pagamento ecc. Il testo di questa obbligazione si trova allegato al detto accordo di Roma di cui esso fa parte integrante.

Vienna, il . . . . . . 1923.

Compagnia delle Ferrovie Danubio - Sava - Adriatico (antica Compagnia delle Ferrovie Meridionali).

Compagnia delle Ferrovie Danubio - Sava - Adriatico (antica Compagnia delle Ferrovie Meridionali).	*Compagnia delle Ferrovie Danubio - Sava - Adriatico (antica Compagnia delle Ferrovie Meridionali).*
Obbligazione n.	Obbligazione n. . . . . .
Anno . . . n.	Anno . . . . n. . . . . .
Tagliando.	*Tagliando supplementare.*
Il pagamento di questo tagliando sarà fatto al 1° marzo 19 . . . nei luoghi ed agli sportelli che saranno indicati dal Comitato degli obbligazionisti.	Il pagamento eventuale di questo tagliando sarà effettuato su avviso del Comitato degli obbligazionisti nei luoghi ed agli sportelli che da esso saranno indicati.

PROTOCOLLO DI SOTTOSCRIZIONE.

I sottoscritti:

Dott. Otto Müller Martini, e dott. Carlo Pollàk, rappresentanti della Repubblica d'Austria,

Dott. Giovanni Teleszky, rappresentante del Regno d'Ungheria,

Marchese Guglielmo Imperiali di Francavilla, rappresentante del Regno d'Italia,

Ing. Ranislav M. Avramovitch, rappresentante del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni,

Dott. Augusto Weeber e dott. Gustavo Fall, rappresentanti della Compagnia delle Ferrovie Meridionali,

Gabriele de Vellefrey e Gustavo Rendu, per il Comitato rappresentante dei portatori di obbligazioni emesse dalla Compagnia,

dopo avere apposto le loro firme:

I — all'Accordo per la riorganizzazione amministrativa e tecnica delle Ferrovie Meridionali (Südbahn);

II — alla Convenzione particolare sul regolamento del transito e delle comunicazioni, le quali portano tutte e due la data di Roma, 29 marzo 1923, hanno stabilito quanto segue:

1) La ratifica dell'accordo per la riorganizzazione amministrativa e tecnica della Compagnia delle Ferrovie Meridionali (Südbahn) avrà luogo prima del 1° settembre 1923 e dopo la ratifica della convenzione particolare per il regolamento del transito e delle comunicazioni.

2) Gli impegni fissati nell'accordo e nella convenzione di cui sopra avranno effetto soltanto:

a) dopo l'approvazione, in quanto occorresse, dell'accordo e della convenzione da parte della Commissione delle Riparazioni e da parte della Commissione di controllo dell'Austria;

b) dopo la ratifica dell'accordo e della convenzione da parte di tutte le Parti contraenti.

3) Per quanto concerne l'esecuzione dell'accordo per la riorganizzazione amministrativa e tecnica della Compagnia delle Ferrovie Meridionali (Südbahn):

a) all'art. 15, alinea 11 s'intende che quali entrate rappresentanti di puri rimborsi di spese sono da comprendersi anche le entrate provenienti dalla vendita dei materiali spezzati, strappati o divenuti inutili o superflui, che sono venduti ed il cui ricavo è portato in deduzione del prezzo d'acquisto di nuovo materiale similare;

b) gli Stati faranno uso della facoltà prevista dall'alinea 6 dell'art. 17 dell'accordo, quanto più sarà possibile in favore del personale;

c) s'intende che le disposizioni dell'alinea 7 dell'art. 17 si applicano solamente agli agenti della Compagnia, il cui stipendio (*deren Gehalt*) sorpassa gli stipendi più elevati previsti dal piano (*Schema*) delle Ferrovie dello Stato in considerazione che i supplementi personali da calcolarsi per i pensionati (*die für die Pension anrechenbaren Zulangen*) non saranno in alcun caso presi in considerazione per l'applicazione di questo alinea 7;

d) s'intende che sotto la denominazione « personale attivo » (art. 17 al. 10) va compreso sempre tutto il personale che si trova in attività di servizio;

e) si è perfettamente d'accordo che il personale impiegato alla Direzione Generale al momento dell'entrata in vigore dell'accordo, in quanto non sia rivendicato dalla Compagnia per il Servizio Centrale (art. 26) deve passare in ogni caso immediatamente, secondo la sua nazionalità, al servizio delle reti in questione; ciò senza pregiudizio di un nuovo impiego di questo personale nel servizio aggiunto (art. 26). Si è inoltre interamente d'accordo che la questione degli stranieri dovrà in ogni caso essere regolata dopo entrato in vigore l'accordo, in conformità delle disposizioni degli alinea 2, 3 e 4 dell'art. 17;

f) s'intende che la disposizione dell'art. 48, alinea 2 non comprende una esenzione dalle imposte sui terreni e gli edifici. In quanto si tratti dell'esercizio delle ferrovie, queste imposte con le eventuali sovrimposte costituiscono una spesa d'esercizio. S'intende egualmente che la disposizione su ricordata non altera minimamente le prescrizioni di leggi esistenti concernenti l'imposta sulle rendite da riscuotersi per mezzo di ritenuta; ma s'intende che una tale imposta sulle rendite non potrà essere percetta per gli importi che gli Stati interessati hanno da pagare in conformità di questo accordo;

g) l'accordo per la riorganizzazione amministrativa e tecnica della Compagnia delle Ferrovie Meridionali (Südbahn) sarà ratificato dalle Alte Parti contraenti senza dilazione dopo l'approvazione del testo firmato, da parte dell'Assemblea generale degli azionisti della Compagnia. Il Governo della Repubblica d'Austria s'impegna a dare la sua approvazione in quanto occorresse, alla risoluzione dell'Assemblea generale degli azionisti, con la quale sarà approvato l'accordo.

4) La Compagnia delle Ferrovie Meridionali e così pure il Comitato degli obbligazionisti dichiarano che nessuna pretesa potrà essere accampata verso il Regno d'Ungheria in dipendenza dell'annualità proveniente dalla vendita della linea da Zagabria a Karlovac, compresi gli arretrati, anche nel caso che il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni facesse uso del diritto di pagare un'annualità a *forfait* (art. 29 alinea 1 dell'accordo).

5) La delegazione della Repubblica d'Austria e la delegazione del Regno d'Ungheria dichiarano di firmare l'accordo per la riorganizzazione amministrativa e tecnica della Ferrovia Meridionale, con il convincimento che giusta l'art. 43 nessun onere ne potrà derivare per uno dei due Stati in conseguenza di una responsabilità scaturiente dall'ipoteca cumulativa.

La delegazione italiana dichiara a sua volta che il Regno d'Italia riservandosi il diritto di domandare agli Stati in questione il rimborso delle somme per le quali esso dovesse eventualmente fare degli anticipi in conseguenza delle disposizioni dell'art. 43, avrà cura che nè l'Austria nè l'Ungheria siano obbligate di fare dei pagamenti l'una per conto dell'altra.

6) Al momento di mettere fine ai suoi lavori la Conferenza di Roma fa voti che la designazione delle stazioni comuni da parte dei governi interessati abbia luogo, per quanto possibile, prima della ratifica dell'accordo per la riorganizzazione amministrativa e tecnica della Südbahn, come pure della convenzione per il regolamento del transito e delle comunicazioni.

Fatto a Roma, al 29 marzo 1923 in francese ed in italiano in un solo esemplare che resterà negli archivi del Governo del Regno di Italia e le cui spedizioni autentiche saranno rimesse ad ognuna delle Parti firmatarie. La traduzione italiana è fatta per cura del Governo del Regno d'Italia e la concordanza della stessa con l'originale sarà certificata.

Per la Repubblica d'Austria:
MULLER — MARTINI — POLLÀK.

Per il Regno d'Ungheria:
TELESZKY.

Per il Regno d'Italia:
IMPERIALI.

Per il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni:
Ing. Ran. N. AVRAMOVITCH.

Per la Compagnia della Ferrovia Meridionale:
WEEBER dott. FALL.

Per il Comitato degli obbligazionisti:
G. DE VELLEFREY — G. RENDU.

PROTOCOLLO PROVVISORIO.

Allegato all'accordo di Roma per la riorganizzazione amministrativa e tecnica della rete della Compagnia delle ferrovie Meridionali.

Nel momento di procedere alla firma dell'accordo per la riorganizzazione amministrativa e tecnica della Compagnia delle Ferrovie Meridionali e della convenzione particolare per il regolamento del transito e delle comunicazioni, conchiusi in data odierna, i sottoscritti rappresentanti delle Parti Contraenti hanno stabilito quanto segue:

I diritti che derivano dall'accordo sulla riorganizzazione amministrativa e tecnica della Compagnia delle Ferrovie Meridionali e dalla convenzione particolare per il regolamento dei transiti e delle comunicazioni in favore di ogni Stato, il territorio del quale è attraversato dalla rete della Compagnia suddetta, saranno naturalmente riconosciuti ed attribuiti alla rete del territorio di Fiume, senza bisogno di altre stipulazioni. La forma e le condizioni, nelle quali ciò sarà fatto, saranno determinate di comune accordo dal Regno d'Italia e dal Regno dei Serbi, Croati e Sloveni.

Il Regno d'Italia ed il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni avranno cura che, in difetto di altri accordi, Fiume assuma gli impegni di ogni sorte incombenti ad uno Stato attraversato dalla rete della Compagnia. Fino a che sia definitivamente regolata ogni questione su indicata, mediante una convenzione particolare da conchiudersi fra i detti Stati:

a) la quota parte del materiale rotabile di 0.3 % « riservato » all'art. 12 e nell'allegato *A* dell'accordo sarà messa a disposizione dello Stato che esercita la rete della Südbahn situata sul territorio di Fiume per essere utilizzata;

b) gli oneri finanziari per ed al nome di Fiume corrispondenti alla quota di 0.3 % saranno sopportati provvisoriamente dallo Stato che avrà effettivamente l'esercizio della rete della Compagnia, sita sul territorio di Fiume.

La convenzione definitiva particolare su indicata sostituirà il presente protocollo provvisorio; essa formerà parte integrante dell'accordo sopra indicato e sarà comunicata agli Stati firmatari.

Fatto a Roma, il 29 marzo 1923 in francese ed in italiano, in un solo esemplare, che resterà negli archivi del Governo del Regno d'Italia, e le cui spedizioni autentiche saranno rimesse ad ognuna delle parti contraenti.

La traduzione italiana è fatta per cura del Governo del Regno d'Italia.

Per la Repubblica d'Austria:
MULLER — MARTINI — POLLÀK.

Per il Regno d'Ungheria:
TELESZKY.

Per il Regno d'Italia:
IMPERIALI.

Per il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni:
Ing. Ran. N. AVRAMOVITCH.

Per la Compagnia della Ferrovia Meridionale:
WEEBER dott. FALL.

Per il Comitato degli obbligazionisti:
G. DE VELLEFREY — G. RENDU.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:
Il Ministro degli affari esteri
MUSSOLINI.

CONVENZIONE

per il regolamento del transito e delle comunicazioni sulla rete della Compagnia delle ferrovie Danubio-Sava-Adriatico (già Compagnia delle Ferrovie Meridionali).

(Roma, 29 marzo 1923).

Il Governo della Repubblica d'Austria, il Governo del Regno di Ungheria, il Governo del Regno d'Italia, il Governo del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni:

considerato che la convenzione generale prevista dagli articoli 311 del trattato di San Germano e 294 del trattato del Trianon non è stata ancora conchiusa;

che in forza di dette disposizioni, le condizioni dell'esercizio della facoltà di transito e le modalità con cui dovranno essere utilizzate le strade ferrate saranno determinate da convenzioni particolari fra gli Stati interessati;

e che per assicurare la regolarità dell'esercizio delle strade ferrate della Compagnia delle Ferrovie Danubio-Sava-Adriatico (già

Compagnia delle Ferrovie meridionali), la cui riorganizzazione amministrativa e tecnica è stata regolata dall'accordo firmato a Roma il 29 marzo 1923, le convenzioni suddette sono indispensabili;

hanno stabilito di cercare di comune accordo i mezzi la cui applicazione sia la più rapida e la più immediata per arrivare a questo scopo, ed a questo effetto. Essi hanno designato come loro plenipotenziari:

il Governo della Repubblica d'Austria: il signor dott. Ottone Müller Martini, Capo sezione al Ministero federale delle comunicazioni; ed il signor dott. Carlo Pollàk, Capo sezione al Ministero federale delle finanze;

il Governo del Regno d'Ungheria: Sua Eccellenza Giovanni Teleszky, già Ministro delle finanaze;

il Governo del Regno d'Italia: Sua Eccellenza il marchese Guglielmo Imperiali di Francavilla, senatore del Regno, Ambasciatore onorario;

il Governo del Regno dei Serbi, Croati e Sloveni: il signor ing. Ranislav M. Avramovitch, sottosegretario di Stato al Ministero delle Comunicazioni;

i quali, avendo scambiato i loro pieni poteri, riconosciuti in buona e debita forma, hanno concordato le disposizioni seguenti:

I. — TRASPORTI IN TRANSITO.

Art. 1.

1. Saranno considerati come in transito attraverso i territori posti sotto la sovranità o l'autorità di uno qualsiasi degli Stati Contraenti i trasporti delle persone, dei bagagli, delle merci, dei vagoni, delle vetture o d'altri mezzi di trasporto effettuati a mezzo delle ferrovie della Südbahn, ed il cui percorso sui territori predetti non sia che la frazione di un percorso totale che comincia e termina fuori delle frontiere dello Stato attraverso il cui territorio si compie il transito.

2. I trasporti di tale natura saranno designati con il nome di « trasporti in transito ».

Art. 2.

Sotto riserva delle altre stipulazioni del presente accordo, i provvedimenti regolamentari e di esecuzione presi dagli Stati Contraenti, per ciò che concerne i trasporti effettuati attraverso i territori posti sotto la loro sovranità o la loro autorità, faciliteranno il libero transito a mezzo di ferrovie. Non sarà fatta alcuna distinzione sia in considerazione della nazionalità delle persone, sia in considerazione dei luoghi di origine, di provenienza, di entrata, di uscita o di destinazione, sia per ogni altra considerazione relativa alla proprietà delle merci, delle vetture, dei vagoni o degli altri mezzi di trasporto.

Art. 3.

I trasporti in transito non saranno sottoposti ad alcun diritto o tassa speciale pel fatto del loro transito (compreso l'entrata e l'uscita). Tuttavia potranno essere percepiti su questi trasporti in transito diritti o tasse esclusivamente devoluti a coprire le spese di sorveglianza e di amministrazione rese necessarie dal transito stesso. L'ammontare di ogni diritto o tassa di tale natura dovrà corrispondere, per quanto possibile, alla spesa che essi debbono coprire, ed i diritti o le tasse predette saranno applicate nelle condizioni di uguaglianza determinate all'articolo precedente, coll'eccezione che su certe linee questi diritti o tasse potranno essere ridotti od anche soppressi in ragione della differenza nel costo della sorveglianza.

Art. 4.

Le tariffe dovranno essere stabilite in modo da facilitare per quanto possibile il traffico diretto ed in transito. Nessuna rimunerazione, facilitazione o restrizione dovrà dipendere direttamente o indirettamente dalla nazionalità o dalla qualità del trasporto in transito o del proprietario del detto trasporto o di quel qualsiasi mezzo che fosse stato o dovesse essere impiegato per il trasporto sopra una parte qualsiasi del percorso totale.

Art. 5.

1. Nessuno degli Stati Contraenti sarà tenuto in virtù del presente accordo a garantire il transito dei viaggiatori, il cui ingresso nei suoi territori fosse vietato, o delle merci d'una categoria di cui fosse proibita l'importazione, sia per ragioni di sanità o di sicurezza pubblica, sia come precauzione contro le malattie degli animali e delle piante.

2. Ciascuno degli Stati Contraenti avrà il diritto di prendere le precauzioni necessarie per accertare che le persone, i bagagli, le merci e specialmente le merci sottoposte ad un monopolio, le vetture, i vagoni od altri mezzi di trasporto siano effettivamente in transito, e per accertare inoltre che i viaggiatori in transito siano in grado di terminare il loro viaggio, nonchè per evitare che la sicurezza delle linee e dei mezzi di comunicazione sia comunque pregiudicata. *Tuttavia l'esercizio di questo diritto non deve creare ostacoli ai trasporti nè sottoporli a dei ritardi supplementari.*

3. Nessuna disposizione del presente accordo potrà pregiudicare i provvedimenti che uno degli Stati Contraenti è o potrà essere indotto a prendere in dipendenza di convenzioni internazionali generali, nelle quali esso è parte o che potrebbero essere conchiuse ulteriormente, ed in particolare di quelle conchiuse sotto gli auspici della Società delle Nazioni in materia di transiti, di esportazione o di importazione di speciali categorie di merci, quali l'oppio ed altre droghe nocive, le armi, od i prodotti della pesca, oppure di convenzioni generali, sia che abbiano per iscopo di impedire qualsiasi infrazione ai diritti di proprietà industriale, letteraria od artistica, sia che si riferiscano a falsificazioni dei marchi di fabbrica o delle indicazioni d'origine o ad ogni altro sistema di commercio sleale.

Art. 6.

Alle disposizioni degli articoli precedenti potrà essere derogato, in via eccezionale, e per un termine, quanto più limitato è possibile per mezzo di norme particolari o generali, che ciascuno degli Stati contraenti fosse costretto ad emanare nel caso di avvenimenti gravi, che interessino la sicurezza dello Stato e gli interessi vitali del Paese, rimanendo inteso che detto Stato dovrà permettere l'esercizio del diritto di transito nella più larga misura possibile.

Art. 7.

Il presente accordo non stabilisce i diritti ed i doveri dei belligeranti e dei neutri in tempo di guerra. Ciò nondimeno esso accordo avrà vigore in tempo di guerra nella misura compatibile con tali diritti e doveri.

II. — DOGANE.

A) MERCI.

Art. 8.

1. I treni merci potranno attraversare le frontiere doganali in qualsiasi tempo, comprese le domeniche ed i giorni festivi, sia di giorno che di notte, in quanto le merci non sieno colpite da divieti d'importazione, di esportazione o di transito.

2. Le operazioni doganali relative dovranno essere eseguite nello stesso tempo.

3. Ciascun treno merci in arrivo dall'estero dovrà essere dichiarato, secondo i regolamenti doganali, agli uffici doganali di frontiera, ai quali dovranno essere presentati contemporaneamente i documenti previsti dai detti regolamenti.

Art 9.

1. Le Amministrazioni ferroviarie saranno tenute a far conoscere agli uffici doganali stabiliti nelle stazioni ed alle agenzie doganali (uffici doganali delle ferrovie) gli orari di tutti i treni che passano la frontiera e dei treni di coincidenza, come pure le modificazioni a tali orari, almeno 8 giorni prima della loro entrata in vigore.

2. Gli uffici doganali delle ferrovie saranno altresì informati al più presto possibile dei ritardi di una certa importanza, della soppressione di treni e del passaggio di treni speciali e di locomotive isolate.

Art. 10.

1. Saranno esenti dallo scarico e dalla visita alla frontiera e pure dal piombamento dei colli le merci il cui passaggio sarà stato regolarmente dichiarato e che saranno caricate su un vagone regolamentarmente piombato ed avviate senza trasbordo verso una stazione interna ove si trovi un ufficio doganale competente.

2. Le merci così caricate in vagoni piombati regolamentarmente che attraversino il territorio d'una delle Parti Contraenti, saranno, se esse sieno regolamentarmente dichiarate per transito, esenti, tanto all'interno quanto alle frontiere, dallo scarico e dalla visita doganale e pure dal piombamento dei colli.

3. L'applicazione delle disposizioni degli alinea 1 e 2 è subordinata alla condizione che le Amministrazioni ferroviarie interessate sieno responsabili dell'arrivo dei vagoni agli uffici doganali competenti dell'interno o della frontiera nel termine stabilito e con i piombi intatti.

4. Saranno del pari di regola esenti dallo scarico e dalla pesatura le merci esenti da diritti doganali che arrivino agli uffici doganali di frontiera per essere sottoposte alle operazioni doganali, se tuttavia tali operazioni possano compiersi senza lo scarico. Per determinare il peso delle merci le autorità doganali accetteranno di regola come tara del vagone il peso che vi si trova indicato.

5. Le suddette esenzioni dal diritto di visita doganale e dal piombamento dei colli saranno eccezionalmente adottate anche in

caso di trasbordo delle merci (da vagone a vagone) sotto la vigilanza della dogana, senza che occorra procedere alle operazioni doganali regolamentari, quando il trasbordo delle merci sia inevitabile per una qualsiasi ragione da parte della ferrovia.

6. Le facilitazioni previste in questo articolo non saranno applicabili in caso di presunzione di frode o di validi motivi che tocchino interessi vitali del Paese attraversato.

Art. 11.

1. Le Amministrazioni doganali di tutte le Parti Contraenti riconosceranno come sufficiente l'apposizione di piombi doganali da parte dell'Amministrazione di una delle Parti Contraenti ogni qualvolta le dette Amministrazioni avranno accertato che tale piombamento corrisponde alle condizioni volute nei loro territori doganali per il piombamento dei vagoni vincolati a dogana, sotto le riserve indicate all'alinea 6 dell'articolo precedente.

2. Le disposizioni per le chiusure doganali, stabilite nella Conferenza di Berna in data 16 maggio 1886, con tutte le modificazioni ed appendici successive, serviranno di regola allo scopo.

Art. 12.

1. Nel caso in cui le merci non completino il carico di un vagone, esse potranno godere delle facilitazioni suindicate; all'uopo esse dovranno essere spedite entro compartimenti che possano essere rigorosamente chiusi, nei vagoni a tetto fisso rispondenti a tutte le condizioni previste per la chiusura doganale, o entro casse mobili o ceste approvate dalla dogana e trasportate così sotto chiusura doganale.

2. Al fine di meglio garantire la sicurezza dei vagoni trasportati con i treni, è ammesso che le parti interessate appongano ai vagoni una chiusura speciale che non danneggi in alcun modo il materiale.

3. Se per una causa qualsiasi i vagoni debbano essere aperti alla frontiera per essere riscontrati, l'impiegato delle ferrovie in contatto deve incaricarsi di far togliere i contrassegni dei suggelli.

4. Nei casi in cui un'operazione doganale sia stata fatta dalle Autorità di uno degli Stati Contraenti sul territorio di un altro Stato interessato, le amministrazioni doganali di questo Stato si riservano il diritto di decidere in qual modo i treni ed i vagoni diretti debbano essere scortati a partire dalla frontiera o fino alla frontiera.

5. Gli agenti di scorta avranno il diritto di occupare gratuitamente, nei treni che devono invigilare, dei posti dai quali essi possano esercitare le loro funzioni, ed essi avranno pure il diritto di occupare, nei treni viaggiatori, per il viaggio di ritorno, dei posti che corrispondano all'importanza del loro grado, sotto riserva delle disposizioni dell'alinea 3 dell'art. 51.

Art. 13.

Le Alte Parti Contraenti si dichiarano particolarmente d'accordo sulla possibilità di effettuare sulle loro linee dei trasporti di merci tra due Stati interessati, anche traversando il territorio d'un terzo Stato, mediante treni o vagoni diretti.

Art. 14.

1. Al fine di rendere più breve la fermata alla frontiera, la presentazione del permesso di importazione non sarà richiesta in ogni caso alla stazione d'entrata; esso potrà essere presentato, anche in seguito all'ufficio doganale attinente alla stazione di destinazione.

2. Nel caso di mancanza o di insufficienza di tali documenti il trasporto può essere rifiutato, con l'indicazione del motivo su tutti gli esemplari della lettera di vettura e sul foglio di viaggio, aggiungendovi la data e la firma dell'agente che ha rifiutato il trasporto.

3. Nel caso di rifiuto legittimo, le spese di ritorno fino alla stazione di frontiera dello Stato, nel quale si trova la stazione di partenza saranno poste a carico della merce.

4. Nel caso di accertamento di mancanza o di insufficienza dei detti documenti alla stazione di passaggio della frontiera in contatto con la linea di destinazione, la stazione stessa può chiederli telegraficamente al punto di transito per il quale le merci sono entrate.

5. Nel caso di reclamo contro le Amministrazioni ferroviarie, spetterà ai Governi interessati di mettersi di accordo circa le questioni legali relative all'Amministrazione delle ferrovie del loro territorio.

B) Viaggiatori e bagagli.

Art. 15.

I treni viaggiatori godranno per attraversare la frontiera, in quanto riguarda i giorni e le ore del loro passaggio, le medesime facilitazioni previste all'art. 8 per i treni merci.

Art. 16.

Le vetture dei viaggiatori, al momento del loro passaggio dalla frontiera, non potranno contenere che bagagli a mano.

Art. 17.

I bagagli registrati e quelli a mano dei viaggiatori saranno di regola sottoposti alla visita doganale all'ufficio di dogana della frontiera. Tuttavia delle facilitazioni saranno accordate secondo i bisogni del movimento dei viaggiatori. Si cercherà, in particolare, di prendere le misure necessarie acchè la visita dei bagagli registrati abbia luogo all'ufficio doganale di destinazione, senza escludere che la visita per l'uscita dallo Stato sia eseguita agli uffici doganali dei luoghi di partenza. L'Amministrazione delle dogane dovrà egualmente provvedere, in quanto possibile, che la visita dei bagagli dei viaggiatori sia effettuata nel treno quando si tratti di vetture dirette.

Art. 18.

In ogni caso le formalità doganali nelle stazioni di frontiera dovranno essere compiute in modo sufficientemente rapido, affinchè tutti i bagagli, e sopratutto quelli in transito, possano continuare il loro viaggio con i treni di coincidenza.

Art. 19.

1. Le merci spedite a grande e piccola velocità, e trasportate con treni viaggiatori, saranno sottoposte alle stesse condizioni e formalità delle merci, analoghe trasportate con i treni merci.

2. Tuttavia le merci spedite a grande velocità, e soggette a rapido deperimento, che saranno trasportate con treni viaggiatori, saranno spedite con la stessa procedura accelerata ammessa per i bagagli.

Art. 20.

Il riscontro dei passaporti alle persone viaggianti con treni diretti o con vetture dirette sarà eseguito nello stesso tempo della visita doganale nel treno.

III. — CIRCOLAZIONE DEI TRENI.

Art. 21.

I vagoni a carico completo dovranno avere fermate brevi nelle stazioni intermedie e specialmente nelle stazioni di frontiera. La fermata non potrà essere di durata superiore al tempo strettamente necessario, occorrente per le operazioni ad essi relative, avuto riguardo alla natura della merce ed alle condizioni del servizio del movimento.

Art. 22.

Ai vagoni diretti dovranno essere apposte le opportune etichette con l'indicazione del paese di destinazione e della direzione del trasporto. Si avrà cura di adottare possibilmente le medesime etichette dell'Unione Europea per l'uso reciproco dei vagoni in servizio internazionale.

Art. 23.

I vagoni diretti che verranno staccati dal treno in seguito ad avarie nelle stazioni intermedie dovranno, non appena riparati, essere rispediti col primo treno utilizzabile.

Art. 24.

Le sopra menzionate norme relative ai vagoni diretti a carico completo, dovranno altresì applicarsi ai vagoni a carico misto (collettame), costituiti da spedizioni in colli avviati nella medesima direzione.

Art. 25.

1. I trasporti per i porti marittimi d'una delle Alte Parti Contraenti, dove le spedizioni stesse possono essere sottoposte alle operazioni doganali di entrata e di uscita, da parte degli organi dello Stato, le cui frontiere vengono attraversate in transito dalla merce, godranno alla frontiera del rispettivo Stato, il trattamento previsto dall'art. 10 (1ª e 2ª alinea) con le riserve dell'alinea 6 dell'articolo stesso.

2. I trasporti avranno gli stessi vantaggi di quelli effettuati con i citati vagoni o treni diretti, anche se per il transito possa farsi luogo alla percezione dei diritti previsti all'art. 3.

Art. 26.

Sono ammesse ad usufruire dei treni o vagoni diretti soltanto le spedizioni sottoposte ad operazioni doganali prima di passare la frontiera, oppure quelle che viaggino sino a destinazione sotto i

suggelli della dogana. I documenti di trasporto che accompagnano queste merci dovranno portare una dichiarazione della dogana, che confermi l'avvenuta operazione doganale e indichi che si tratta di merce in transito, diretta ad un determinato paese.

Art. 27.

I Governi delle Alte Parti Contraenti si impegnano ad impedire che alle linee ed al materiale rotabile siano apportati dei cambiamenti che possano ostacolare il libero transito dei veicoli delle ferrovie di uno Stato alle ferrovie dell'altro. Le modificazioni necessarie per l'adozione di nuovi sistemi di esercizio formeranno oggetto di un accordo speciale.

Art. 28.

1. Le disposizioni contenute nei regolamenti per l'uso dei veicoli in servizio internazionale, saranno valide agli effetti dell'uso reciproco dei veicoli.

2. Il proseguimento del viaggio dei veicoli al di là delle stazioni comuni si compierà in conformità delle disposizioni dei regolamenti per l'uso reciproco delle vetture, dei bagagliai e dei vagoni in servizio internazionale.

IV. — STAZIONI COMUNI.

Art. 29.

1. Le stazioni comuni con uffici misti saranno istituite nei luoghi di frontiera fissati con le convenzioni da conchiudersi fra le relative amministrazioni.

Art. 30.

1. Allo scopo di rendere più rapido il passaggio della frontiera e per semplificare le formalità relative, tutti i servizi di frontiera dovranno essere riuniti in una stazione comune, per quanto lo consentiranno le circostanze.

2. In questo caso la Parte Contraente, sul territorio della quale sta la stazione comune, darà il suo consenso all'istituzione, nella stazione stessa, di un'agenzia ferroviaria dell'altra Parte Contraente.

3. La Parte Contraente, sul territorio della quale si trova la stazione, metterà a disposizione dell'Amministrazione dell'altra Parte Contraente i mezzi necessari per i bisogni dell'ufficio di spedizione, al punto di congiunzione.

Art. 31.

1. I lavori di costruzione, di ampliamento, di elettrificazione o di adattamento delle stazioni comuni, e di quella parte delle ferrovie che si trova tra la frontiera ed una stazione comune, saranno stabiliti, previo accordo, dalle due Amministrazioni ferroviarie e saranno eseguiti per cura dell'amministrazione, sulla linea della quale si trova la stazione comune.

L'approvazione dei progetti, per i lavori sopra indicati, e la sorveglianza della loro esecuzione, per quanto concerne il servizio ferroviario spettano alle autorità amministrative dello Stato sul territorio del quale si trova la stazione comune.

2. I progetti per i servizi misti e comuni, nell'interesse degli Stati interessati devono essere approvati dai rispettivi Governi.

Art. 32.

1. Le Amministrazioni ferroviarie sono obbligate di costruire e di conservare in buono stato le installazioni necessarie ai servizi di ciascuna delle due Amministrazioni ed anche gli edifici, che nelle stazioni comuni sono necessari per gli uffici misti, per le abitazioni degli impiegati e per l'installazione dei servizi di finanza e degli agenti di polizia, come pure per tutti i servizi d'ordine pubblico, in particolare dei servizi sanitari e veterinari. Le condizioni ed i limiti di questi impegni, il modo in cui saranno da fornirsi i mobili degli uffici, in cui sarà provvisto alla manutenzione, nonchè all'illuminazione, al riscaldamento, alla pulizia dei locali in questione ed eventualmente il modo in cui saranno forniti gli alloggi per gli impiegati, saranno determinati dai servizi governativi degli interessati.

2. Lo Stato, sul territorio del quale si trovano gli uffici riuniti, farà quanto sarà necessario affinchè gli impegni, derivanti dal presente articolo per le Amministrazioni ferroviarie, sieno convenientemente mantenuti dalle stesse.

3. La proporzione dei compensi dovuti alle amministrazioni ferroviarie per l'adempimento degli obblighi suddetti e degli obblighi menzionati all'articolo precedente, adempimento questo che deve essere ripartito a carico di ambedue gli Stati, sarà determinata di accordo dai relativi Governi.

Art. 33.

La designazione dei locali nelle stazioni comuni per gli uffici doganali, come pure per i servizi misti di dogana, di polizia sanitaria e veterinaria, formeranno oggetto di negoziati, che si svolgeranno in conformità delle disposizioni precedenti, fra le Amministrazioni ferroviarie, le quali alla loro volta dovranno procedere d'accordo con le Amministrazioni doganali degli Stati interessati.

Art. 34.

1. Per l'uso del tratto di linea che si trova fra la frontiera e la stazione comune e per l'uso in comune dei locali necessari per il servizio dei treni in dette stazioni, si applicheranno le disposizioni seguenti.

2. Il personale delle locomotive, appartenente ad uno Stato, condurrà il treno fino alla stazione comune. La stessa regola sarà applicata anche al personale che accompagna il treno.

3. Il nome delle persone che saranno adibite a questo servizio sarà comunicato all'Amministrazione dello Stato limitrofo otto giorni prima.

4. Quest'amministrazione potrà fare obiezioni per ragioni valide contro l'una o l'altra delle dette persone.

5. Queste obiezioni saranno prese in considerazione.

6. Nella stazione ferroviaria comune saranno messi a disposizione del personale che non continua il viaggio, dei locali convenienti.

7. I particolari concernenti le modalità della circolazione dei treni formeranno oggetto di accordi fra le amministrazioni ferroviarie interessate.

Art. 35.

1. A ciascuna delle due amministrazioni spettano i proventi delle sue linee fino alla frontiera del relativo Stato.

2. Per quanto concerne la trazione e la condotta dei treni fra la frontiera e la stazione comune e per quanto riguarda il servizio nella stazione comune sarà conchiuso un accordo speciale fra le amministrazioni ferroviarie interessate.

Art. 36.

Il Governo, sul territorio del quale sia la stazione comune o la stazione di scambio, eserciterà integralmente la sua autorità sia dal punto di vista politico che dal punto di vista giudiziario, tanto entro il recinto della stazione quanto sulla linea fra la stazione e la frontiera.

Art. 37.

L'amministrazione dell'altro Stato avrà il diritto di scegliere i funzionari e tutto il personale di servizio necessario nella stazione comune per il servizio esclusivo della propria amministrazione con la riserva prevista all'art. 34.

Art. 38.

1. I Governi delle Alte Parti Contraenti si impegnano ad impedire che delle persone già condannate per reati di contrabbando, o per altre gravi trasgressioni alle leggi di finanza, sieno destinate a fare servizio, come impiegati o quale personale di fatica delle Amministrazioni ferroviarie relative, nella stazione sita nel territorio dell'altro Stato.

2. Nelle stazioni comuni i funzionari e gli agenti doganali che l'Amministrazione doganale dello Stato sul territorio del quale si trova la stazione, ha ragione di escludere, non potranno compiere operazioni d'entrata, o di uscita o di transito.

3. Se un funzionario od un agente d'uno Stato, dopo avere ricevuto per ragioni di servizio l'autorizzazione di risiedere o di entrare nel territorio dell'altro Stato, sarà riconosciuto colpevole di un crimine o di un delitto, sia comune che politico, ovvero di una semplice contravvenzione o di una trasgressione alle leggi di finanza, il Governo dello Stato, per cui egli presta servizio o del quale esso è agente, è obbligato di sostituirlo immediatamente.

Art. 39.

Le precedenti disposizioni non derogano in alcun modo a quelle di ciascun Paese, concernenti le pene previste per le frodi ed i contrabbandi, la contravvenzione doganale ed il divieto o la restrizione dell'importazione, dell'esportazione o del transito.

Art. 40.

1. Nella stazione comune, sita nel territorio di uno degli Stati, i materiali necessari per il servizio ferroviario e così pure i mobili, gli oggetti di cancelleria, i registri e tutto il rimanente materiale necessario all'Amministrazione degli uffici ferroviari, della dogana, della polizia, del servizio sanitario, e del servizio veterinario dell'altro Stato, indicati in una lista speciale, saranno importati in esenzione di ogni dazio di importazione, in conformità delle disposizioni che saranno prese dai due Governi.

2. Il trasporto al di là della frontiera potrà seguire in esenzione di dazio per i pezzi di ricambio e per i materiali necessari

alla riparazione del materiale rotabile arrivato dall'altra parte della frontiera. Questi pezzi di ricambio e questi materiali dovranno essere enumerati in una lista speciale che li scorta.

Art. 41.

1. Il Governo del territorio sul quale sta la stazione comune non richiederà dall'Amministrazione ferroviaria dell'altro Stato diritti di bollo od altri diritti fiscali per i registri, per i biglietti dei viaggiatori e per gli altri documenti relativi ai servizi ferroviari, per quanto concerne l'amministrazione nella stazione e sulla linea fra la stazione e la frontiera.

2. Invece gli atti civili, i contratti e gli altri documenti giudiziari, riguardanti detta Amministrazione ferroviaria, non saranno esenti da tali diritti e da tali tasse. Questi atti, contratti e documenti saranno pertanto soggetti al pagamento dei diritti di bollo e degli altri diritti prescritti dalle leggi in vigore.

Art. 42.

Gli uffici dello Stato vicino, siti sul territorio dello Stato dove si trova la stazione comune, porteranno le insegne nazionali e le relative iscrizioni.

Art. 43.

Gli orari fissati per il servizio di coincidenza devono essere rispettati dall'Amministrazione ferroviaria, così che i viaggiatori e le merci non debbano rimanere nella stazione di frontiera oltre il tempo necessario per il servizio ferroviario, e per le formalità di dogana e di polizia.

Art. 44.

1. Il servizio nella stazione comune e la sorveglianza della linea, fra questa e la frontiera dei due Stati, spettano alle autorità dello Stato sul territorio del quale si trova la stazione.

2. I funzionari di dogana e le guardie di finanza del detto Stato hanno a questo scopo facoltà:

a) di entrare nei locali a disposizione delle autorità dell'altro Stato per procedere alle ispezioni ufficiali da loro ritenute opportune;

b) di verificare lo stato delle merci in deposito;

c) di domandare l'ispezione dei registri e dei relativi documenti;

d) essi sono inoltre obbligati a prestare assistenza agli agenti ferroviari nell'esecuzione del servizio comune.

3. Spetta all'Amministrazione doganale di ciascuna delle Alte Parti Contraenti di procedere all'ispezione delle merci ed alle altre formalità negli uffici di frontiera, in caso di fondati sospetti di tentativi di frode o di contrabbando.

4. Quando devono seguire delle ispezioni nei locali messi a disposizione dell'altro Stato, queste devono farsi sempre in presenza di un funzionario di questo Stato, appartenente alla relativa amministrazione e con funzioni direttive.

Art. 45.

1. I funzionari di uno Stato in servizio nel territorio dell'altro Stato, hanno facoltà di compiere il loro dovere secondo gli usi ed i regolamenti in vigore nello Stato al quale essi appartengono.

2. Essi possono quindi portare la divisa e le armi prescritte dai loro regolamenti; e nei casi previsti dalla legge del loro paese essi possono sequestrare gli oggetti in contravvenzione e fare i passi necessari per arrestare le persone alle quali si possono imputare delle contravvenzioni, affinchè dalle autorità del territorio dove sta la stazione comune sia poi deciso il loro imprigionamento temporaneo; queste ultime autorità soltanto avranno la facoltà di prendere delle disposizioni ledenti la libertà personale di coloro che si trovano sul loro territorio.

Art. 46.

Nelle stazioni comuni i funzionari dei due Stati applicheranno, in caso di contravvenzione dal punto di vista doganale, le leggi del loro Stato.

La linea fra la stazione comune e la frontiera è da considerarsi, nei riguardi doganali e per quanto concerne le contravvenzioni, come un prolungamento della stazione comune.

Art. 47.

1. In caso di carico, di scarico o di trasporto illegale delle merci, come pure in caso di una dichiarazione non completa o non veritiera, lo Stato al quale sono destinate le merci o dal quale esse provengono, infliggerà ai contravventori le pene che sarebbero state applicabili se la stazione o la linea ferroviaria si fossero trovate nel suo territorio.

Gli agenti della dogana, sita nel territorio dell'altro Stato, avranno a questo effetto il diritto di denunciare i contravventori ai tribunali del loro Stato, i quali giudicheranno in conformità delle leggi del loro paese.

Contro gli agenti ferroviari si potrà procedere in via giudiziaria soltanto dopo di aver avvertito il capo del relativo servizio.

2. I suddetti agenti hanno facoltà di transigere circa le contravvenzioni, di confiscare gli oggetti colpiti da una contravvenzione, di disporre delle merci confiscate in quanto ne sia il caso, a seguito di una transazione conchiusa con un contravventore il quale ne abbia fatto abbandono alla dogana, ovvero a seguito di una decisione definitiva, che abbia pronunciato la confisca in favore della dogana.

3. I detti agenti possono anche trattenere le merci ed i bagagli come garanzia delle ammende, salvo la facoltà di svincolo contro cauzione.

Art. 48.

1. I funzionari di dogana degli uffici riuniti sono autorizzati a presenziare reciprocamente le operazioni doganali effettuate dagli agenti dell'ufficio dell'altro Stato, ed il carico delle merci nelle vetture in partenza.

2. I funzionari superiori di dogana di uno Stato possono esaminare tutti i registri doganali degli uffici dell'altro Stato, possono prenderne copia e farne degli estratti.

3. Gli uffici dei relativi Stati si comunicheranno reciprocamente e con la maggiore speditezza possibile le osservazioni su tutto ciò che avrebbe potuto o potrebbe pregiudicare le finanze d'uno degli Stati, o che potrebbe costituire o minacciare di costituire una violazione dei divieti di importazione, d'esportazione o di transito.

Art. 49.

1. I funzionari di dogana dei due Stati presso le stazioni comuni faranno insieme e reciprocamente il servizio destinato a prevenire od a scoprire ogni tentativo di frode o di contrabbando nel recinto o nelle dipendenze della stazione. Essi si comunicheranno reciprocamente tutte le notizie che possono interessare il servizio.

2. Le loro relazioni saranno improntate a perfetta eguaglianza e lealtà, ed i loro rapporti di servizio, nelle loro comunicazioni dirette, saranno identici a quelli fra i funzionari dell'altro Stato di condizione eguale.

Art. 50.

1. Per quanto concerne le contravvenzioni alle leggi ed ai regolamenti di dogana, commesse nelle stazioni comuni le autorità competenti dello Stato nel quale si trova la stazione, s'incaricheranno, su proposta delle autorità dell'altro Stato, di sentire i testimoni, di procedere ad indagini, di raccogliere informazioni e di parteciparne il risultato alle autorità richiedenti.

2. Quando si debbano rimettere citazioni o notifiche a contravventori ed a testimoni nello Stato, nel territorio del quale sta la stazione comune, l'atto proveniente dai tribunali o dalle altre autorità dell'altro Stato, sarà trasmesso direttamente all'autorità competente in conformità delle leggi dello Stato rispettivo, con sede nel luogo dove hanno la dimora i detti contravventori o i detti testimoni; una copia ne sarà trasmessa al Ministero degli Affari Esteri in via diplomatica; gli atti stessi saranno notificati personalmente a cura di un competente funzionario. Il Pubblico Ministero restituirà ai magistrati che ne avranno fatta richiesta, l'originale munito della sua firma, e comprovante l'avvenuta notifica, gli effetti della quale saranno identici a quelli di una notifica, avvenuta nel paese donde provengono gli atti e nel quale avrà luogo il giudizio.

Art. 51.

1. Le autorità dello Stato, nel territorio del quale è sita la stazione comune, accorderanno ai funzionari dell'altro Stato la stessa protezione e la stessa assicurazione nel compimento del loro servizio, ch'esse accordano ai funzionari del loro proprio Stato

2. I funzionari degli uffici dello Stato vicino, in servizio sul territorio dello Stato dove si trova la stazione comune, e le persone di loro famiglia, che vivono con i detti funzionari, godranno la stessa protezione da parte dello Stato dove si trova la stazione comune, che detto Stato accorda ai propri sudditi. Questi funzionari e le loro famiglie godranno, in caso di trasferimento, per i loro mobili ed i loro effetti da trasportare, in quanto questi abbiano servito al loro uso personale, e per le divise e le armi destinate al loro uso personale, l'esenzione dai diritti di dogana.

3 Le formalità di passaporto non saranno imposte alla entrata in uno degli Stati ai funzionari dell'altro Stato destinati alla stazione comune. I funzionari superiori, incaricati di missioni presso gli uffici dei loro propri Stati, nella detta stazione, ne saranno egualmente esenti. Basterà che gli uni e gli altri giustifichino con un ordine di servizio la loro qualità presso le autorità competenti dello

Stato nel quale essi entrano. La forma di quest'ordine di servizio sarà stabilita d'accordo fra le relative amministrazioni.

4. Egualmente le persone di famiglia di tali funzionari di ogni categoria non saranno soggette alle formalità di passaporto; esse saranno tuttavia soggette alle disposizioni che concernono il traffico alla frontiera.

Art. 52.

1. I funzionari dello Stato vicino, in servizio sul territorio dello Stato nel quale si trova la stazione comune, sono soggetti esclusivamente all'autorità dello Stato al quale essi appartengono per quanto concerne il servizio e la disciplina. Essi saranno tuttavia sottoposti alle leggi penali ed ai regolamenti di polizia dello Stato nel quale essi hanno il loro domicilio temporaneo, ed a questo effetto essi saranno soggetti alla giurisdizione di questo Stato. Essi saranno esenti dalle imposte e dalle prestazioni personali verso lo Stato nel quale essi hanno il loro domicilio, ed essi non potranno essere obbligati al pagamento delle imposte sulla ricchezza mobile, sui redditi e sulle rendite. Essi non potranno nemmeno essere obbligati a prestar servizio nell'Esercito o nella Milizia nazionale o ad assumere delle cariche come giurati o come membri dei Consigli delle circoscrizioni autonome.

2. I detti funzionari devono peraltro pagare come i cittadini dello Stato dove si trova la stazione comune, le imposte sulla proprietà di immobili siti nel territorio del detto Stato, come pure i dazi e gli altri tributi indiretti.

Art. 53.

Lo Stato che possiede un ufficio sul territorio dell'altro Stato potrà delegare per la revisione e per l'ispezione del detto ufficio degli impiegati superiori (ispettori) e dei funzionari della guardia di finanza, con facoltà di portare le armi (vedi gli art. 45, 48 e 51).

Art. 54.

La corrispondenza destinata ad una amministrazione presso una delle stazioni comuni sarà dispensata da tutte le formalità di dogana.

Art. 55.

1. Le Amministrazioni dei diversi servizi pubblici accreditati dal Governo di uno Stato, per la stazione comune sita sul territorio dell'altro Stato, potranno spedire e ricevere i loro telegrammi amministrativi con i fili della strada ferrata, come telegrammi di Stato senza il tramite degli uffici dello Stato.

2. Gli altri telegrammi di Stato e privati, per essere trasmessi da uno Stato all'altro, devono essere spediti dalla stazione comune all'ufficio governativo dello Stato dove si trova la stazione, il quale solo ha il diritto di trasmettere gli stessi per mezzo del telegrafo del Governo all'ufficio dell'altra Parte Contraente. Questa disposizione non si riferisce ai telegrammi di servizio delle ferrovie.

3. I telegrammi di cui all'alinea 1°, come pure i telegrammi di servizio delle ferrovie, non figureranno nella contabilità internazionale.

Art. 56.

1. Il diritto di passare e di ripassare la frontiera sarà accordato agli abitanti dei dintorni, affinchè possano servirsi della stazione più prossima, alle condizioni seguenti:

2. Gli abitanti che hanno l'intenzione di servirsi di un tale diritto, riceveranno, a richiesta, una carta di frontiera, che deve sostituire il passaporto, però soltanto per facilitare l'accesso alla stazione relativa.

3. Per servizi dei treni che partono dalla stazione di cui si tratta, e per circolare nel territorio dell'altro Stato, i possessori di carte di frontiera devono essere muniti anche dei documenti generalmente prescritti.

4. La carta deve contenere la fotografia, il nome e le indicazioni concernenti la nascita, la residenza e l'occupazione del portatore e la dichiarazione che egli è ordinariamente domiciliato in un luogo presso la frontiera.

5. La carta è valevole per due anni, e sarà emessa ed eventualmente prorogata dall'Autorità politica del distretto nel cui circondario si trova la stazione. Per la validità di questa carta è necessario che un'analoga dichiarazione, che confermi l'esattezza delle indicazioni iscritte nella carta, sia rilasciata all'Autorità politica del territorio al quale appartiene il richiedente.

6. La carta sarà emessa e vistata gratuitamente.

7. La lista delle carte emesse e rinnovate sarà comunicata agli uffici di sicurezza della frontiera dei due Stati.

8. Per i bambini di età inferiore agli anni 12, ed accompagnati da adulti già muniti della carta, non sarà necessaria una carta.

9. Per l'identificazione o per il controllo della pubblica sicurezza e della dogana, i portatori di carte devono presentarle al posto delle guardie di frontiera, e seguire il percorso che sarà stabilito per andare alla stazione e per ritornare.

10. La registrazione ed il ritiro delle merci o dei bagagli e le relative formalità di dogana saranno limitate alle ore di giorno, e, per quanto concerne l'orario, bisognerà attenersi rigorosamente alle disposizioni che saranno fissate e pubblicate.

11. Per i motivi di interesse o di sicurezza pubblica la validità della carta può essere sospesa ed annullata da parte dell'Autorità che l'ha emessa o di quella che l'ha vidimata, informandone a questo effetto la competente Autorità dell'altro Stato.

12. La carta di frontiera sarà emessa anche su domanda degli organi della dogana o della pubblica sicurezza.

13. Le persone trovate senza carta saranno trattate come stranieri entrati clandestinamente nel territorio in questione.

14. Le persone munite di carta, che saranno sorprese fuori della zona permessa, saranno private della loro carta e sottoposte allo stesso trattamento.

V. — TRASPORTI E TARIFFE.

Art. 57.

1. Il traffico delle merci per ferrovia, fra le Parti Contraenti, sarà fatto, sotto il regime della Convenzione internazionale per il trasporto delle merci per ferrovia, conchiusa a Berna il 14 ottobre 1890, notificata e completata dagli accordi addizionali del 16 luglio 1895 e dalle convenzioni addizionali del 16 luglio 1898, e del 19 settembre 1906, come pure secondo le norme delle condizioni complementari comuni, e delle cinque convenzioni uniformi elaborate dal Comitato internazionale dei trasporti per ferrovia, e secondo le norme degli accordi, delle convenzioni e delle condizioni che potranno essere conchiuse in seguito, ed alle quali gli Stati firmatari avranno dato la loro adesione; nel caso in cui una nuova convenzione internazionale sostituisca la Convenzione di Berna attualmente in vigore, e che gli Stati Contraenti vi aderiscano, questa convenzione nuova sarà adottata dagli Stati Contraenti in luogo della detta convenzione di Berna.

2. Tuttavia in vista delle difficoltà di natura tecnica ed economica ancora esistenti in certe relazioni di traffico, saranno ammesse alcune deroghe alle dette convenzioni, previi accordi fra le Amministrazioni delle ferrovie.

3. Questi accordi devono essere sottoposti alla ratifica dei Governi interessati.

4. Tali accordi, contenenti delle deroghe, possono essere conchiusi anche in occasione della fissazione delle tariffe dirette, e possono essere indicati nelle stesse tariffe.

5. In ogni caso le deroghe dovranno essere fissate per una durata non eccedente i limiti strettamente necessari.

6. Le Parti Contraenti sono d'accordo che queste deroghe non debbano comprendere la restrizione della responsabilità delle ferrovie nei riguardi della perdita delle avarie delle merci e dei termini di resa.

Art. 58.

1. Le Parti Contraenti s'impegnano a prendere tutte le misure opportune per rimuovere gli ostacoli speciali che, specialmente nel traffico internazionale sulle reti delle Alte Parti Contraenti, s'oppongono al traffico regolare dei viaggiatori e delle merci.

2. Le Parti Contraenti s'impegnano a questo scopo in particolare ad aprire, al più presto possibile, al traffico internazionale dei passeggeri, dei bagagli e delle merci anche a carro completo le stazioni importanti di frontiera.

3. Sul territorio di una delle Parti Contraenti non è poi ammesso di procedere ad alcuna esecuzione sugli accessori che si trovano su questo territorio e che appartengono ad una ferrovia dell'altra Parte Contraente, ed in particolare nei riguardi del materiale fisso e rotabile, come pure dei denari in cassa e dei crediti risultanti dal traffico reciproco.

Art. 59.

1. Se il traffico dovesse essere sospeso o limitato, a causa delle difficoltà del movimento, le Amministrazioni delle ferrovie che incontrano queste difficoltà dovranno mettersi d'accordo, con la maggiore possibile sollecitudine, con le Amministrazioni ferroviarie dell'altro Stato interessato, sulle condizioni alle quali il traffico proveniente dal territorio di una delle Parti Contraenti o destinato a questo territorio potrà essere conservato.

2. Le amministrazioni delle ferrovie dovranno studiarsi di porre fine, con tutti i mezzi disponibili, ad ogni interruzione di traffico, ricorrendo ove d'uopo all'aiuto ed all'assistenza delle ferrovie dell'altra Parte Contraente interessata.

3. In caso di restrizioni al traffico interno, il traffico reciproco fra gli Stati Contraenti ed il traffico di transito, proveniente dal territorio d'una delle Parti Contraenti, non dovranno essere soggetti a delle restrizioni maggiori di quelle previste per il suo traffico, o per il traffico in transito verso lo stesso Stato di destinazione.

Art. 60.

Le Parti Contraenti cercheranno di tener conto dei bisogni del traffico diretto internazionale sulle linee ferroviarie del loro territorio, fissando delle buone condizioni di corrispondenza dei treni nel traffico dei viaggiatori ed in quello delle merci, come pure prestandosi aiuto ed assistenza reciproca, in quanto possibile.

Art. 61.

1. Di regola le merci consegnate per il trasporto nel proprio Stato, non saranno trattate, per quanto concerne il trasporto stesso, in un modo più favorevole che le merci rimesse al trasporto nel territorio di un'altra delle Parti Contraenti.

2. Tuttavia i trasporti che hanno un interesse vitale per il paese ed i trasporti interni, d'importazione o d'esportazione potranno avere temporaneamente, in via eccezionale, la precedenza di fronte al transito di una minore importanza economica.

3. Se in circostanze straordinarie il traffico destinato a determinate regioni dovesse essere contingentato, per quanto riguarda la quantità ed il numero del materiale rotabile in entrata ed in uscita ed il tonnellaggio in transito, in occasione della ripartizione del contingente, il traffico di tutte le Parti contraenti, destinato per queste regioni, sarà preso in considerazione in conformità degli effettivi bisogni.

Art. 62.

1. Le relazioni di traffico dovranno essere assicurate, in quanto possibile, sopratutto a mezzo di favorevoli coincidenze fissando corrispondenti orari per i servizi passeggeri e merci, a mezzo del passaggio diretto e del transito del materiale dei treni passeggeri, ed in generale mediante la maggiore reciproca sollecitudine in tutti i rapporti di servizio, di movimento e di trasporto.

2. Per quanto concerne il materiale rotabile da mettersi a disposizione, si terrà conto dei bisogni del traffico interno e dell'esportazione verso il territorio delle Alte Parti Contraenti, da un punto di vista di perfetta eguaglianza.

Art. 63.

1. Per quanto concerne il trasporto dei viaggiatori e dei bagagli a mezzo di ferrovia, non sarà fatta, a parità di condizioni, alcuna differenza circa la spedizione, il prezzo di trasporto, e gli oneri pubblici connessi con il trasporto fra i cittadini delle Parti Contraenti.

2. Le merci consegnate al trasporto nel territorio di una delle Parti Contraenti e destinate al territorio di un'altra Parte Contraente, oppure in transito attraverso questo territorio e destinate al territorio di un altro Stato contraente, non saranno trattate, a parità di condizioni, meno favorevolmente delle merci analoghe, consegnate al trasporto negli Stati di destinazione, ovvero nello Stato attraversato in transito, e da spedirsi nella stessa direzione e nello stesso percorso, per quanto concerne le condizioni della spedizione, il prezzo e le condizioni di trasporto e gli oneri pubblici connessi col trasporto.

3. Questo principio si applicherà reciprocamente anche per le spedizioni di merci che avessero passato la frontiera con altri mezzi di trasporto, e fossero entrate nel territorio di un'altra Parte Contraente per essere consegnate al trasporto a mezzo di ferrovia.

4. Le precedenti disposizioni non contemplano le riduzioni delle tariffe che sono accordate alle opere pubbliche di civiltà e di beneficenza, ai soccorsi in una crisi straordinaria e passeggera, ai trasporti di uomini e di merci del proprio esercito, ai funzionari in pubblico servizio assimilati, ed ai membri della loro famiglia, come pure alle missioni in servizio delle imprese indigene di trasporto.

Art. 64.

I Governi delle Parti Contraenti prenderanno ciascuno sul proprio territorio le misure necessarie per evitare che sulle ferrovie del proprio territorio siano applicate ai trasporti di merce, destinati al territorio d'una qualunque delle Alte Parti Contraenti, tariffe più elevate o gravezze pubbliche connesse ai trasporti, in misura maggiore od in condizioni più vantaggiose, che ai trasporti di merci analoghe destinate ai territori di un'altra Parte Contraente o di un terzo Stato.

Art. 65.

Tutte le tariffe, le modificazioni delle tariffe, e le riduzioni della misura delle tariffe interne e cumulative, devono essere debitamente pubblicate prima di essere messe in vigore.

Le Parti Contraenti si comunicheranno vicendevolmente le vigenti regole e disposizioni concernenti la pubblicazione delle tariffe e delle loro modificazioni.

Le Amministrazioni ferroviarie interessate si scambieranno le loro tariffe.

Art. 66.

1. In occasione dello stabilimento delle tariffe dirette le spese di manutenzione previste dalle tariffe interne saranno messe a disposizione del traffico diretto.

2. Gli Stati Contraenti sono d'accordo che sarebbe altamente desiderabile che, quando si compilano le tariffe dirette, si fissino i prezzi di trasporto in un'unica moneta, come per esempio in oro o in moneta che, per quanto possibile, si avvicini alla parità dell'oro: e che per la materia tariffaria sottoposta a queste tariffe internazionali sia istituito un ufficio internazionale di compensazione delle ferrovie (clearing office) il quale debba regolare, in quanto possibile, mediante compensazione i debiti e i crediti delle ferrovie risultanti dai conteggi dei trasporti spediti giusta le tariffe internazionali, e fissi il saldo da pagare.

Art. 67.

Le Parti Contraenti provvederanno che fra le Amministrazioni ferroviarie sieno conchiusi degli accordi per aprire al più presto possibile dei conti correnti.

Art. 68.

La presente convenzione non pregiudica i diritti speciali che derivano dai trattati in vigore in favore delle Alte Parti Contraenti.

Art. 69.

1. In difetto di accordi diretti fra gli Stati ogni controversia, che dovesse sorgere fra gli stessi circa la interpretazione e l'applicazione del presente accordo sul transito, sarà risolta con un giudizio arbitrale. Gli Stati nomineranno un arbitro per ciascuno.

2. Gli arbitri scelti nominarenno alla loro volta un Presidente.

3. Se entro 30 giorni uno Stato non avesse scelto il proprio arbitro, ovvero se gli arbitri scelti non si mettessero d'accordo circa il Presidente entro un termine di 30 giorni, l'Ufficio Centrale, previsto all'art. 57 della Convenzione di Berna, nominerà l'arbitro ed il Presidente, all'infuori delle persone degli arbitri scelti dagli Stati.

4. Il Presidente del Tribunale arbitrale così costituito fissa la sede del Tribunale arbitrale e la procedura da seguire.

5. Contro le decisioni del Tribunale arbitrale non è ammesso ricorso.

Art. 70.

Questa convenzione rimarrà in vigore fino al momento in cui sarà conchiusa una convenzione generale fra le Potenze che hanno firmato i trattati di S. Germano e del Trianon, ovvero fino a che sarà conchiusa una convenzione definitiva, nello spirito degli articoli 311 del trattato di S. Germano e 294 del trattato del Trianon, fra gli Stati firmatari della presente convenzione particolare.

Le Alte Parti Contraenti si impegnano reciprocamente a fare tutti i passi possibili, perchè una tale convenzione generale con le altre Potenze su indicate sia conchiusa entro il termine di due anni dopo l'entrata in vigore della presente convenzione. Se questa convenzione generale od un'altra convenzione analoga non fosse conchiusa entro questo termine di due anni, ciascuna delle Alte Parti Contraenti avrà il diritto di domandare una revisione della presente Convenzione. Ma in questo caso le disposizioni della presente convenzione — che continuerà ad essere applicata senza modificazioni — non potranno essere modificate o integrate che in forza di un accordo fra i Governi delle Alte Parti Contraenti. Anche se un accordo non venisse raggiunto, una nuova domanda di revisione non potrà essere presentata che dopo trascorso un ulteriore termine di due anni, e così di seguito di due in due anni, fino a che sia raggiunto un accordo per quanto concerne le modificazioni da apportare.

Art. 71.

La presente convenzione sarà ratificata al più presto. Ciascuno Stato rimetterà la propria ratifica al Governo d'Italia, il quale provvederà che gli altri Stati firmatari ne sieno avvertiti. Le ratifiche rimarranno depositate negli archivi del Governo di Sua Maestà il Re d'Italia. La presente convenzione entrerà in vigore per tutti gli Stati firmatari a principiare dal deposito dell'ultima ratifica.

In fede di che i Plenipotenziari hanno apposto le loro firme.

Fatto a Roma il 29 marzo 1923 in francese ed in italiano, in un solo esemplare che resterà depositato negli archivi del Governo

del Regno d'Italia, e le cui spedizioni autentiche saranno rimesse ai Governi di tutte le Potenze rappresentate alla Conferenza. La traduzione italiana è fatta per cura del Governo del Regno d'Italia.

Per la Repubblica d'Austria:
MÜLLER MARTINI.
POLLÁK.

Per il Regno d'Ungheria:
TELESZKY.

Per il Regno d'Italia:
IMPERIALI.

Per il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni:
Ing. Ran. M. AVRAMOVITCH.

REGIO DECRETO 10 agosto 1923, n. 1824.

Proroga, fino al 31 dicembre 1923, delle disposizioni del Regio decreto 28 gennaio 1923, n. 153, che autorizza la revisione delle assunzioni, delle sistemazioni e dei passaggi del personale di ruolo ed avventizio delle amministrazioni dello Stato, verificatesi dopo il 24 maggio 1915.

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù della delegazione dei poteri conferita al Governo del Re con la legge 3 dicembre 1922, n. 1601;

Visto il R. decreto 28 gennaio 1923, n. 153, che autorizza la revisione delle assunzioni, delle sistemazioni e dei passaggi del personale di ruolo ed avventizio delle amministrazioni dello Stato, verificatesi dopo il 24 maggio 1915;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro dell'interno *ad interim* degli affari esteri, di concerto con gli altri Ministri;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le disposizioni del R. decreto 28 gennaio 1923, n. 153, che autorizza la revisione, entro il 30 giugno 1923, delle assunzioni, delle sistemazioni e dei passaggi del personale di ruolo ed avventizio delle amministrazioni dello Stato, verificatesi dopo il 24 maggio 1915, potranno essere applicate fino al 31 dicembre 1923.

Art. 2.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno della sua pubblicazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 10 agosto 1923.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — FEDERZONI — OVIGLIO — DE' STEFANI — DIAZ — GENTILE — THAON DI REVEL — CARNAZZA — CORBINO — COLONNA DI CESARÒ.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO
Registrato alla Corte dei conti, addì 28 agosto 1923.
Atti del Governo, registro 215, *foglio* 210. — GISCI.

DECRETO MINISTERIALE 24 agosto 1923.

Divieto alla Società di assicurazione «Idra» di proseguire le operazioni nel Regno.

IL MINISTRO PER L'ECONOMIA NAZIONALE

Veduto il R. decreto-legge 29 aprile 1923, n. 966, concernente l'esercizio delle assicurazioni private;

Considerato che la Società anonima di assicurazioni contro i danni delle acque « Idra », con sede in Genova, non ha integrato la cauzione costituita fino al raggiungimento della misura minima fissata dall'art. 33, comma 3°, del decreto anzidetto, per le società operanti nel Regno in un solo ramo di assicurazione;

Determina:

Alla società anonima di assicurazioni contro i danni delle acque « Idra », con sede in Genova, via Assarotti 7, è fatto divieto di proseguire le operazioni nel Regno.

Roma, addì 24 agosto 1923.

Il Ministro: CORBINO.

DISPOSIZIONI E COMUNICATI

MINISTERO DELLE FINANZE

DIREZIONE GENERALE DEL TESORO.

RETTIFICA D'INTESTAZIONE.

(1ª *pubblicazione*).

E' stato dichiarato che il buono settennale, 2ª serie, di L. 40,000 n. 409, è stato erroneamente intestato a Firpo Maria fu Domenico, nubile, mentre doveva intestarsi alla stessa, vedova di Prandi Giuseppe Sebastiano.

Si diffida chiunque possa avervi interesse che ai termini dell'art. 6 del regolamento 8 giugno 1913 n. 700, trascorso un mese dalla prima pubblicazione del presente avviso, senza opposizioni, si provvederà alla rettifica della intestazione.

Roma, 28 agosto 1923.

p. *Il direttore generale*: CIRILLO.

MINISTERO PER L'ECONOMIA NAZIONALE

DIREZIONE GENERALE DEL CREDITO E DELLE ASSICURAZIONI PRIVATE

CORSO MEDIO DEI CAMBI

del giorno 29 agosto 1923.

	Media		Media
Parigi	132 44	Belgio	110 12
Londra	105 19	Olanda	9 08
Svizzera	417 31	Pesos oro	17 —
Spagna	310 35	Pesos carta	7 47
Berlino	0 00046	New York	23 12
Vienna	0 033	Oro	446 10
Praga	67 75		

Media dei consolidati negoziati a contanti.

		Con godimento in corso
CONSOLIDATI	3.50 % netto (1906)	77 74
	3.50 % » (1902)	71 50
	3.00 % lordo	48 75
	5.00 % netto	88 08

Dario Peruzy, direttore. — Tumino Raffaele, gerente.

Roma — Stamperia dello Stato.